



2 aprile 2025

Rapporto esplicativo concernente la modifica dell'ordinanza sulla riduzione delle emissioni di CO₂ (Ordinanza sul CO₂; RS 641.711)

Indice

1	Introduzione	3
2	Punti essenziali del progetto	4
2.1	<i>Quota nazionale e valori di riferimento settoriali</i>	4
2.2	<i>Provvedimenti nel settore degli edifici</i>	4
2.3	<i>Provvedimenti nel traffico stradale</i>	5
2.4	<i>Provvedimenti nel traffico aereo</i>	10
2.5	<i>Provvedimenti nel settore dell'industria</i>	11
2.6	<i>Rapporto sui rischi finanziari legati al clima</i>	14
2.7	<i>Adattamento ai cambiamenti climatici (promozione)</i>	14
2.8	<i>Formazione, perfezionamento e informazione (promozione)</i>	14
3	Commento alle singole disposizioni	15
4	Ripercussioni	82
4.1	<i>Ripercussioni per la Confederazione</i>	82
4.2	<i>Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni</i>	83
4.3	<i>Ripercussioni sull'ambiente, sull'economia e sulla società</i>	84
5	Protezione dei dati	87
6	Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera	87

1 Introduzione

In seguito alla bocciatura da parte del Popolo della revisione totale della legge sul CO₂ nel referendum del 13 giugno 2021, sono venute a mancare in Svizzera le condizioni giuridiche necessarie per rispettare l'impegno per la protezione del clima assunto a livello internazionale con l'Accordo di Parigi. Gli obiettivi e le misure prorogati dal Parlamento fino a fine 2024 hanno dovuto essere sostituiti per tempo. Pertanto, il 16 settembre 2022, il Consiglio federale ha sottoposto al Parlamento il messaggio concernente la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024¹. La revisione di legge disciplina gli obiettivi e le misure da perseguire entro il 2030; entrerà in vigore nel 2025 una volta scaduta la proroga approvata dal Parlamento nella sessione invernale 2021. La revisione di legge è stata adottata dal Parlamento il 15 marzo 2024².

La presente revisione dell'ordinanza del 30 novembre 2012³ sul CO₂ precisa i provvedimenti deliberati con la legge e sviluppa in modo puntuale gli strumenti esistenti. La revisione riguarda il settore dei trasporti (incl. il traffico aereo internazionale), l'industria, il settore degli edifici e il mercato finanziario. Il progetto comprende inoltre disposizioni relative a incentivi nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici, nonché nell'ambito della formazione, del perfezionamento e dell'informazione nel contesto dei cambiamenti climatici.

Oltre alle modifiche dell'ordinanza sul CO₂, il progetto comprende anche modifiche dell'ordinanza del 9 giugno 2017⁴ sul Registro federale degli edifici e delle abitazioni (OREA) e dell'ordinanza del 20 novembre 1996⁵ sull'imposizione degli oli minerali (OIOM). Con il progetto si apportano inoltre modifiche alle disposizioni dell'ordinanza del 16 ottobre 2024⁶ sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori (OITRV), attualmente oggetto di una procedura di consultazione.

Per evitare contraddizioni con il diritto sovraordinato, nonché lacune normative, alcune disposizioni del presente progetto saranno messe in vigore con effetto retroattivo al 1° gennaio 2025. È questo il caso, in particolare, delle disposizioni relative agli obiettivi di emissione dei veicoli, all'impegno di riduzione, al sistema di scambio di quote di emissioni (SSQE), all'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti e alle modalità di redistribuzione e restituzione della tassa sul CO₂ (cfr. cifra IV dell'atto normativo). In questi settori, le disposizioni esistenti sono limitate alla fine del 2024 e/o l'esecuzione presuppone normative invariate su base annua.

Con il progetto si dà attuazione alla mozione Wismer «Gli impianti a biogas devono poter vendere il loro gas come biometano»⁷ e alla mozione Gugger «Gas rinnovabili. Esenzione dalla tassa sul CO₂»⁸.

¹ FF 2022 2651

² FF 2024 686

³ RS 641.711

⁴ RS 431.841

⁵ RS 641.611

⁶ RS 745.16

⁷ 22.3193 Mo. Wismer. Gli impianti a biogas devono poter vendere il loro gas come biometano.

⁸ 21.4318 Mo. Gugger. Gas rinnovabili. Esenzione dalla tassa sul CO₂.

2 Punti essenziali del progetto

Vengono di seguito illustrati i punti essenziali del progetto e i singoli strumenti.

2.1 Quota nazionale e valori di riferimento settoriali

Le diminuzioni per raggiungere gli obiettivi di riduzione secondo l'articolo 3 capoverso 1 della legge sul CO₂ devono avvenire almeno per due terzi in Svizzera («quota nazionale»). La quota restante deve essere raggiunta realizzando provvedimenti all'estero. La quota nazionale, calcolata di volta in volta sulla base dell'anno di riferimento 1990, si ottiene dal rapporto tra le riduzioni effettivamente conseguite in Svizzera e l'obiettivo necessario⁹. Il settore LULUCF («Land Use, Land-Use Change and Forestry», ossia utilizzazione del suolo, cambiamento d'uso del suolo e selvicoltura) non viene preso in considerazione nel calcolo della quota nazionale.

La quota nazionale è calcolata in base alle riduzioni che devono essere effettivamente conseguite nei singoli settori in funzione degli obiettivi stabiliti per i settori Edifici, Trasporti (traffico aereo internazionale escluso), Industria e Altro¹⁰ per il 2030 rispetto al 1990. La seguente tabella riassume i valori di riferimento e mostra inoltre, a scopo di collocazione, gli obiettivi settoriali per il 2040 e il 2050 secondo la legge del 30 settembre 2022¹¹ sul clima e sull'innovazione (LOCli).

	Stato 2022	Valore di rif. 2030	Valore di rif. 2040 sec. LOCli	Valore di rif. 2050 sec. LOCli
Edifici	-44 %	-50 %	-82 %	-100 %
Trasporti	-8 %	-25 %	-57 %	-100 %
Industria	-27 %	-35 %	-50 %	-90 %
Altro	-13 %	-25 %	n.a.	n.a.

Tabella 1: Valori di riferimento per il 2030 per i singoli settori a confronto con i precedenti valori di riferimento e quelli futuri sanciti nella LOCli.

2.2 Provvedimenti nel settore degli edifici

La revisione della legge sul CO₂ introduce, nel settore degli edifici, precisazioni relative agli strumenti esistenti del Registro federale degli edifici e delle abitazioni (REA) e del Programma Edifici. Definisce inoltre le basi per due nuovi strumenti di promozione, uno per l'utilizzazione indiretta delle risorse idrotermali e uno per le pianificazioni energetiche territoriali.

2.2.1 Dati relativi alle nuove costruzioni e alla sostituzione dei generatori di calore per il REA

Sulla base dell'articolo 9 della legge sul CO₂, viene qui definito quali dati relativi alla sostituzione del riscaldamento e alle nuove costruzioni devono essere iscritti nel REA. Affinché i Cantoni dispongano di dati sufficienti sullo stato dei riscaldamenti installati negli edifici, l'articolo 9 capoverso 4 della legge sul CO₂ prevede per essi l'obbligo di notifica per la sostituzione del riscaldamento. L'attuazione di tale obbligo mediante una semplice procedura di autorizzazione o di notifica dev'essere precisata nel diritto cantonale. Anche un obbligo di notifica per i controllori di impianti di combustione può aumentare sensibilmente la qualità dei dati REA rilevanti dal punto di vista climatico. Le iscrizioni nel REA servono a Cantoni e Comuni per verificare i propri obiettivi climatici. Consentono inoltre di disporre di una base di dati più aggiornata per il rapporto secondo l'articolo 16 dell'ordinanza sul CO₂, per la pianificazione energetica comunale e per l'impostazione della politica energetica e climatica a livello cantonale e

⁹ La quota nazionale nel 2030 è calcolata in base alla seguente formula: $[Emissioni_{1990} - emissioni\ nazionali_{2030}] / [emissioni_{1990} - obiettivo_{2030}]$. L'obiettivo corrisponde al 50 per cento delle emissioni del 1990.

¹⁰ Il settore Altro comprende l'agricoltura, il settore dei rifiuti (senza incenerimento dei rifiuti urbani) e le emissioni di gas sintetici.

¹¹ RS 814.310

nazionale. L'onere per Cantoni e Comuni è ridotto al minimo, in quanto si utilizza il processo di notifica già esistente e le possibilità di aggiornamento digitale vengono costantemente migliorate.

2.2.2 Programma Edifici

La revisione della legge sul CO₂ non comprende modifiche di contenuto del Programma Edifici. Con la revisione dell'ordinanza sul CO₂, all'articolo 104a è però previsto un contributo minimo per la determinazione del contributo complementare, d'intesa con la direzione della Conferenza dei direttori cantonali dell'energia. L'importo minimo assicura una partecipazione della Confederazione ai Programmi Edifici cantonali più equamente ripartita in termini di Cantoni e di anni e aumenta così la certezza della pianificazione per i Cantoni.

2.2.3 Promozione dell'utilizzazione indiretta della geotermia

Prosegue il sostegno all'utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore (art. 34a cpv. 1 lett. a legge sul CO₂). Tuttavia, fino al 2030 sarà disponibile un nuovo strumento per consentire l'utilizzazione indiretta delle risorse geotermiche nel caso in cui, dopo la perforazione esplorativa, non risulti possibile l'utilizzazione diretta pianificata. Secondo l'articolo 34a capoverso 1 della legge sul CO₂, lo strumento è finanziato mediante la destinazione vincolata della tassa sul CO₂¹². Tale strumento riguarda unicamente le risorse idrotermali (all. 1.4 n.2 ordinanza del 1° novembre 2017¹³ sulla promozione dell'energia [OPEn]) auspiccate, individuate e caratterizzate nell'ambito di un progetto di utilizzazione diretta sovvenzionato secondo l'articolo 34a capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, ma le cui proprietà attese, in particolare in termini di temperatura, non sono state ottenute. Tuttavia, per consentire la valorizzazione di queste risorse rinnovabili individuate utilizzando una o più pompe di calore e sovvenzioni già investite, è disponibile un contributo allo sfruttamento per la seconda perforazione necessaria per completare il circuito geotermico. Tale contributo copre il 40 per cento dei costi d'investimento computabili descritti in dettaglio nell'allegato 12a. Gli investimenti per le infrastrutture di superficie necessarie, comprese le pompe di calore, non sono ammissibili. In tal modo, il nuovo contributo per lo sfruttamento consente la produzione di calore anche nel caso in cui l'utilizzazione diretta risulti impossibile.

2.2.4 Promozione della pianificazione energetica del territorio

Nella revisione della legge sul CO₂ è indicato che la Confederazione può prevedere una promozione per la pianificazione energetica territoriale comunale e sovracomunale. Alla luce della situazione (promozione esistente dei Cantoni, mezzi finanziari limitati e breve durata), si rinuncia a una promozione federale delle pianificazioni energetiche territoriali. La pianificazione energetica territoriale rimane una base preziosa per i Comuni e le regioni, e la rinuncia a una sua promozione non ne mette in dubbio il valore.

2.3 Provvedimenti nel traffico stradale

Nel settore dei trasporti vengono ulteriormente sviluppati gli strumenti esistenti nella legge sul CO₂, vale a dire l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti e gli obiettivi di emissione per i veicoli. A ciò si aggiungono, nel settore dei trasporti pubblici, due strumenti di promozione per i treni notturni e le propulsioni elettriche, unitamente alla graduale riduzione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali.

In tutta la revisione dell'ordinanza si parla inoltre di «carburanti rinnovabili» e «combustibili rinnovabili» anziché di «biocarburanti» e «biocombustibili». Come in passato, tale designazione comprende anche i carburanti e combustibili sintetici rinnovabili. Si rispecchia così l'uniformazione dei concetti a livello di legge.

2.3.1 Strumento di compensazione e attestati

L'obbligo di compensazione per i produttori e gli importatori di carburanti fossili viene mantenuto. Essi sono tenuti a compensare una parte delle emissioni di CO₂ derivanti dal traffico con progetti o programmi

¹² Cfr. anche FF 2024 1776.

¹³ RS 730.03

di protezione del clima in Svizzera e all'estero. L'obbligo di compensazione è adempiuto mediante la cessione di attestati nazionali e internazionali.

La quota di emissioni da compensare in Svizzera ammonta per il periodo 2025–2030 sempre al 12 per cento. Nel complesso, nel 2025 dovrà essere compensato il 25 per cento delle emissioni, nel 2026 il 30 per cento, nel 2027 il 35 per cento, nel 2028 il 40 per cento, nel 2029 il 45 per cento e nel 2030 il 50 per cento. Questi valori sono stati stabiliti previa consultazione del settore.

Gli sviluppi internazionali nell'ambito dell'Accordo di Parigi comportano una modifica dell'ordinanza per quanto concerne i progetti di compensazione all'estero. L'operationalizzazione del meccanismo plurilaterale di cui all'articolo 6 paragrafo 4 (art. 6.4 Meccanismo) dell'Accordo di Parigi prosegue incessantemente con i lavori del Supervisory Board¹⁴. Alla Conferenza sul clima COP29 di Baku è stata raggiunto un traguardo essenziale nell'attuazione del meccanismo, grazie all'adozione di importanti linee guida sulle metodologie e sui progetti di pozzi di carbonio¹⁵. L'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) sta preparando il quadro di riferimento per il riconoscimento come attestati internazionali delle unità registrate e rilasciate secondo l'articolo 6.4 Meccanismo. Ad oggi non vi sono ancora progetti che abbiano completato l'intero ciclo di registrazione e rilascio previsto dall'articolo 6.4 Meccanismo e determinati criteri relativi ai requisiti non sono ancora stati chiariti in via definitiva. Al tempo stesso occorre dimostrare già oggi, con la presente modifica dell'ordinanza, che le unità di cui all'articolo 6.4 Meccanismo possono essere computate come attestati internazionali tenendo conto dei criteri di qualità e di esclusione definiti.

Anche per la collaborazione bilaterale e plurilaterale ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi, le decisioni delle Conferenze sul clima COP26 di Glasgow¹⁶, COP27 di Sharm El Sheikh¹⁷ e COP29 di Baku¹⁸ hanno precisato le regole plurilaterali relative al processo come pure i diritti e i doveri degli Stati. Grazie a tali regole è ora possibile valutare caso per caso forme di cooperazione più flessibili rispetto agli accordi internazionali esistenti¹⁹ con gli Stati partner. Dal punto di vista del contenuto, permangono tutti gli elementi centrali per una collaborazione all'insegna della fiducia, basata sugli elevati standard di qualità vigenti. La collaborazione bilaterale e plurilaterale della Svizzera ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 deve garantire la sicurezza degli investimenti e soddisfare pienamente tutti i requisiti in termini di prevenzione dei doppi conteggi e rispetto degli obblighi di rendicontazione secondo la convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).

Nell'allegato 3a, che definisce il metodo di calcolo delle riduzioni delle emissioni dalle reti di riscaldamento a distanza, sarà ora introdotto un percorso di abbattimento che rispecchia i progressi compiuti sul mercato del calore per il comfort verso fonti di calore a basso tenore di emissioni di CO₂.

Infine, tutti i requisiti relativi allo stoccaggio del carbonio saranno riuniti in un allegato comune per tutti gli strumenti dell'ordinanza.

2.3.2 Obiettivi di emissione per i veicoli

La legge sul CO₂ riveduta mira a far sì che gli importatori di veicoli immettano in circolazione veicoli nuovi più efficienti e più veicoli a propulsione alternativa. Per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri, la legge sul CO₂ stabilisce ulteriori valori obiettivo di CO₂ espressi in grammi per chilometro,

¹⁴ Article 6.4 Supervisory Body. UNFCCC. Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement)

¹⁵ Paris Agreement Crediting Mechanism. Newsletter. UNFCCC (17 novembre 2024). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Process and meetings > The Paris Agreement > Paris Agreement Crediting Mechanism > A 6.4 News > 17 November 2024

¹⁶ Decision 2/CMA.3. Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8 marzo 2022). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1

¹⁷ Decision 6/CMA.4. Matters relating to cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 November 2022. UNFCCC (17 marzo 2023). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2

¹⁸ Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement and in decision 2/CMA.3. UNFCCC (23 novembre 2024). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2024/L.15

¹⁹ Accordi bilaterali per il clima. UFAM (2024). Consultabile all'indirizzo: www.bafu.admin.ch > Temi > Clima > Informazioni per gli specialisti > Affari Internazionali > Accordi bilaterali per il clima

applicabili dal 2025, che corrispondono ai valori vigenti nell'Unione europea (UE) a partire dal 2025 e dal 2030. Per i veicoli pesanti, dal 2025 saranno introdotti nuovi valori obiettivo di CO₂ sotto forma di una riduzione percentuale rispetto ai valori iniziali previsti dalla normativa UE (regolamento [UE] 2019/1242²⁰ e decisione di esecuzione [UE] 2021/781 della Commissione²¹).

Gli importatori di veicoli ricevono annualmente un obiettivo individuale, che viene dedotto dal valore obiettivo secondo la legge sul CO₂ e dalle caratteristiche dei loro veicoli immatricolati. Se il parco veicoli nuovi o il veicolo di un importatore non rispetta l'obiettivo, l'importatore deve pagare per ogni veicolo una sanzione stabilita in funzione di quanto tale obiettivo è stato superato. Elemento centrale dell'ordinanza sul CO₂ sono le disposizioni relative al calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti e dell'obiettivo individuale. La formula di calcolo dell'obiettivo individuale per automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri include il peso come parametro di differenziazione; questo, da un lato, distribuisce l'onere del raggiungimento dell'obiettivo tra veicoli e parchi veicoli di vario genere e, dall'altro, rispecchia l'utilità (capacità di trasporto) dei veicoli. In sede di consultazione sulla legge sul CO₂, la considerazione del peso ai fini del calcolo dell'obiettivo, in particolare per quanto riguarda le automobili, è stata sottoposta a valutazione critica e infine stralciata dall'elenco di cui all'articolo 11 capoverso 3 lettera a della legge sul CO₂. Punto di partenza della discussione è stato l'effetto di agevolazione del calcolo basato sul peso, che creava incentivi all'immatricolazione di veicoli sempre più pesanti. Tale aspetto è stato criticato anche dal Controllo federale delle finanze (CDF) nella sua valutazione dell'efficacia delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, in cui ha raccomandato di apportare adeguamenti alla considerazione del peso²². A quel tempo non si poteva sapere che l'UE avrebbe aggiornato il fattore relativo alla dipendenza dal peso e che a partire dal 2025 avrebbe quindi stabilito per le automobili un valore negativo, ossia un vero e proprio malus del peso²³, dando così già attuazione alla volontà del legislatore. In tale contesto, il valore negativo del coefficiente angolare per le automobili è da ricondurre all'aumento delle quote dei veicoli elettrici. In seguito si è proceduto a uno studio dettagliato delle possibili varianti per l'ordinanza sul CO₂, dal quale è emerso che oltre alla superficie di appoggio (la superficie del piano orizzontale di un veicolo) e al peso non esistono praticamente parametri di utilità plausibili. A livello concettuale la superficie di appoggio non è più intuitiva del peso e presenta inoltre importanti svantaggi dovuti alla debole correlazione con le emissioni di CO₂. Tale parametro non assicura pertanto una vera e propria differenziazione e nell'esecuzione non è del tutto desumibile dai sistemi comunemente in uso. Il mantenimento del fattore peso, ora con un valore negativo per il coefficiente angolare, rispetta il tenore del testo di legge, la volontà del legislatore e le raccomandazioni del CDF concernenti l'impostazione dell'obiettivo.

La presente revisione disciplina diversi nuovi aspetti. Il campo d'applicazione deve ora includere tutti gli autofurgoni e i trattori a sella leggeri fino a 3500 chilogrammi di peso complessivo, compresi quelli, finora esclusi, con peso a vuoto superiore a 2585 chilogrammi. Sono ora assoggettati alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per i veicoli, in quanto veicoli pesanti, gli autocarri e i trattori a sella secondo la vigente normativa di cui al regolamento (UE) 2019/1242²⁴. Per quanto riguarda i veicoli pesanti, l'attenzione è inoltre rivolta alla definizione e determinazione dei dati richiesti sulle emissioni, rilevati nell'ambito dell'approvazione del tipo europea mediante il cosiddetto software di simulazione VECTO («Vehicle

²⁰ Regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio, GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

²¹ Decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, del 10 maggio 2021, relativa alla pubblicazione di un elenco indicante determinati valori di emissione di CO₂ per costruttore nonché le emissioni specifiche medie di CO₂ di tutti i veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione e le emissioni di CO₂ di riferimento a norma del regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio per il periodo di riferimento dell'anno 2019, GU L 167 del 12.5.2021, pag. 47.

²² Valutazione dell'efficacia delle sanzioni concernenti le emissioni di CO₂ applicate alle automobili e agli autofurgoni di nuova immatricolazione. Ufficio federale dell'energia. CDF (2023). Consultabile all'indirizzo: www.efk.admin.ch > Pubblicazioni > Rapporti > CDF-21307

²³ Decisione di esecuzione (UE) 2023/1623 della Commissione, del 3 agosto 2023, che specifica i valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori e dai raggruppamenti di costruttori di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2021 e i valori da utilizzare per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025, a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che rettifica la decisione di esecuzione (UE) 2022/2087, GU L 200 del 10.8.2023, pag. 5.

²⁴ V. nota a piè di pagina 20.

Energy Consumption Calculation Tool»)»²⁵. In merito all'assoggettamento dei veicoli pesanti occorre considerare che le disposizioni dell'ordinanza sul CO₂, generalmente valide per tutti i tipi di veicoli, si applicano ora anche ai veicoli pesanti, senza che questo comporti una modifica della rispettiva disposizione. Ne sono un esempio, in particolare, la definizione della prima immatricolazione (i veicoli usati per i quali intercorre al massimo un anno tra la prima immatricolazione all'estero e lo sdoganamento in Svizzera sono assoggettati tenendo conto della prestazione chilometrica a partire da sei mesi), la registrazione o iscrizione come grande importatore o raggruppamento di emissioni da parte dell'Ufficio federale dell'energia (UFE) e la possibilità di cessione dei veicoli tra importatori. Si crea una nuova esclusione dal campo d'applicazione per i veicoli di tutte le categorie con targa dell'esercito e che sono destinati all'esercito, ma non per l'amministrazione militare o altri scopi.

Per il raggiungimento degli obiettivi individuali vengono inoltre definite talune modalità supplementari. I grandi importatori ottengono un'agevolazione per il calcolo se superano i valori soglia prestabiliti per la percentuale del parco veicoli costituita da veicoli a basse o a zero emissioni. Viene altresì disciplinato il metodo per il computo delle riduzioni delle emissioni di CO₂, ottenute mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili nei parchi veicoli nuovi.

Per il momento si continua a rinunciare alla fissazione di obiettivi intermedi in aggiunta ai valori obiettivo vigenti per cinque anni (art. 10 cpv. 1 e 2 legge sul CO₂). Al momento si tralasciano inoltre le disposizioni d'esecuzione dettagliate sulla sorveglianza delle emissioni in condizioni di circolazione reali, dal momento che questa tematica dipende fortemente dal contesto europeo della fabbricazione di veicoli e non si conoscono ancora né la base di dati né eventuali misure dell'UE.

Excursus: attuazione delle raccomandazioni del CDF

Nel suo rapporto di valutazione dell'efficacia delle disposizioni concernenti le emissioni di CO₂ applicate alle automobili e agli autoveicoli di nuova immatricolazione, il CDF ha formulato quattro raccomandazioni²⁶. Viene qui illustrato in che misura, dal punto di vista dell'UFE, vi si dà attuazione con la presente revisione. Il controllo delle raccomandazioni da parte del CDF è ancora in corso.

Raccomandazione 1: è opportuno evitare di reintrodurre agevolazioni transitorie come il phasing-in e i supercrediti.

Nel contesto delle attuali sfide legate allo sviluppo del mercato della mobilità elettrica, questa raccomandazione non viene attuata: analogamente alla regolamentazione corrispondente nell'UE, tenendo conto della situazione del mercato svizzero sono definiti valori soglia per la quota dei veicoli a basse emissioni; se li superano, gli importatori ricevono un'agevolazione per il calcolo del loro obiettivo da raggiungere. Le agevolazioni previste a partire dal 2025 sono concesse per una durata inferiore a quella dell'UE. Per gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri sono previste agevolazioni nel 2030 che nell'UE non sono concesse.

Raccomandazione 2: i veicoli elettrici e ibridi devono essere esclusi dal calcolo del peso medio di un parco veicoli (in relazione al calcolo dell'obiettivo individuale), dato che il loro peso elevato facilita il raggiungimento dell'obiettivo.

Questa raccomandazione viene attuata per le automobili: analogamente alla regolamentazione dell'UE, a partire dal 2025 per le automobili viene stabilita una dipendenza negativa dal peso, ossia un vero e proprio malus del peso. I veicoli elettrici e ibridi continuano a essere inclusi nel calcolo del peso medio, ma ciò non comporta più un allentamento dell'obiettivo. Nel contesto degli autoveicoli e dei trattori a sella leggeri i veicoli elettrici svolgono ancora un ruolo molto meno importante.

Raccomandazione 3: la base di calcolo deve essere adeguata per evitare che l'aumento del peso di riferimento registrato nel corso degli anni innalzi concretamente gli obiettivi individuali.

²⁵ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1.

²⁶ Valutazione dell'efficacia delle sanzioni concernenti le emissioni di CO₂ applicate alle automobili e agli autoveicoli di nuova immatricolazione. Ufficio federale dell'energia. CDF (2023). Consultabile all'indirizzo: www.efk.admin.ch > Pubblicazioni > Rapporti > CDF-21307

Questa raccomandazione viene attuata con l'introduzione di un fattore peso negativo per le automobili (v. commenti relativi alla raccomandazione 2).

Raccomandazione 4: devono essere previsti valori soglia concreti per lo scostamento fra i valori rilevati nei test e quelli rilevati in condizioni reali. Inoltre, vanno introdotte misure da applicare a partire da tale superamento e corrispondenti meccanismi di controllo.

Al momento questa raccomandazione non viene ancora attuata, dato che la tematica dipende fortemente dal contesto europeo della fabbricazione di veicoli e non si conoscono ancora né la base di dati né eventuali misure dell'UE.

2.3.3 Promozione del trasporto transfrontaliero di persone (promozione dei treni notturni)

La legge intende creare un incentivo al trasferimento alla rotaia del traffico aereo esistente, in particolare dei voli a corto raggio. Per questo scopo occorre promuovere l'attrattiva dell'offerta ferroviaria per il trasporto transfrontaliero di persone. A tal fine vengono corrisposti contributi a fondo perso limitati nel tempo. Secondo l'articolo 37a capoverso 1 della legge sul CO₂, tali contributi sono finanziati con i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili²⁷. I contributi d'esercizio servono a promuovere innanzitutto nuovi collegamenti notturni con vagoni letto e cuccette. Essi consentono inoltre di aumentare l'attrattiva dei collegamenti notturni esistenti e delle offerte diurne del traffico a lunga distanza. Oltre ai contributi d'esercizio possono essere concessi anche aiuti agli investimenti, per esempio per investimenti in impianti di smistamento specifici nelle stazioni. Per contro, non devono essere concessi contributi per riduzioni di prezzo sui titoli di trasporto. È prevista la possibilità per le imprese interessate di presentare piani di attuazione all'Ufficio federale dei trasporti (UFT). La selezione delle offerte da promuovere si basa sul rapporto tra i costi e il numero di viaggiatori transfrontalieri supplementari, così da poter conseguire il maggior effetto possibile in termini di riduzione del CO₂ utilizzando i mezzi a disposizione.

La promozione finanziaria del traffico internazionale transfrontaliero di persone avviene mediante una modifica dell'OITRV.

2.3.4 Promozione di tecnologie a propulsione elettrica nei trasporti pubblici

Nei trasporti pubblici la legge prevede mezzi di promozione per la conversione da autobus e battelli a motori diesel a veicoli non alimentati a carburanti fossili. La promozione avviene secondo l'articolo 41a della legge sul CO₂, attingendo ai mezzi federali generali²⁸. Mediante contributi a fondo perso la Confederazione partecipa quindi a tempo determinato, fino alla fine del 2030, ai costi d'investimento più elevati per autobus e battelli elettrici. I contributi per gli autobus sono finalizzati all'acquisto di nuovi veicoli, mentre quelli per i battelli servono anche all'adeguamento dei modelli esistenti. La Confederazione assume il 75 per cento dei costi aggiuntivi per gli autobus impiegati nel traffico regionale viaggiatori ordinato congiuntamente da Confederazione e Cantoni e il 30 per cento per tutti gli altri autobus impiegati nel traffico concessionario e per i battelli. I contributi erogati sono forfettari per tipo di veicolo. I mezzi di promozione ottenuti da altre fonti saranno considerati nella determinazione dell'importo forfettario. Le infrastrutture di ricarica non beneficiano di alcun contributo e devono essere finanziate secondo le normali procedure.

2.3.5 Abrogazione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie

Nell'ambito della revisione della legge sul CO₂, la restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie viene in buona parte abrogata. Come primo passo, la restituzione sarà abrogata dal 1° gennaio 2026 nel traffico locale. In un secondo momento, dal 1° gennaio 2030 la restituzione verrà meno anche sulle linee al di fuori del traffico locale. Fanno eccezione le linee per le quali le imprese di trasporto concessionarie dimostrano che non è possibile per motivi topografici passare agli autobus con tecnologia di propulsione rinnovabile neutra in termini di CO₂ (p. es. passi ripidi che richiedono veicoli speciali). La valutazione delle relative attestazioni compete all'UFT. È così possibile tenere conto delle condizioni particolari in cui versano le regioni periferiche e di montagna. È

²⁷ Cfr. anche FF 2024 1777.

²⁸ Cfr. anche FF 2024 1775.

inoltre esclusa dall'abrogazione la navigazione in concessione, che continuerà a beneficiare della restituzione anche dopo il 2030.

2.4 Provvedimenti nel traffico aereo

In linea con l'UNFCCC, le emissioni del traffico aereo internazionale non sono incluse negli obiettivi climatici. La riduzione di tali emissioni è tuttavia del tutto in sintonia con la LOCI, che le include nell'obiettivo del saldo netto pari a zero della Svizzera. Con la revisione della legge sul CO₂, il SSQE per gli operatori di aeromobili viene sviluppato in modo equivalente a quello dell'UE. A ciò si aggiungono l'obbligo di mettere a disposizione e miscelare carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni (in breve: obbligo di miscelazione) e una promozione di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra del traffico aereo. Inoltre, secondo la revisione della legge sul CO₂, le emissioni con impatto climatico degli aeromobili devono essere indicate nelle rispettive offerte di volo.

2.4.1 Sistema di scambio di quote di emissioni nel traffico aereo

Il SSQE viene mantenuto e rimane collegato a quello dell'UE. In linea con gli sviluppi nell'UE, nel SSQE per gli operatori di aeromobili non viene più costituita alcuna riserva speciale per gestori nuovi o in forte crescita (art. 46e) e dal 2026 tutti i diritti di emissione saranno venduti all'asta. A partire dal 2028, in sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, si applicherà un nuovo fattore di riduzione leggermente più elevato per il calcolo del Cap, da cui risulta una conseguente modifica dell'allegato 15.

Verranno inoltre ampliati gli obblighi di informazione. Per il periodo successivo al 2024, gli operatori di aeromobili dovranno presentare un rapporto secondo l'articolo 20 capoverso 2 della legge sul CO₂ non solo sulle loro emissioni di CO₂, ma anche sull'effetto climatico delle ulteriori emissioni con impatto climatico. A tal fine, gli allegati 16 e 17 vengono modificati. Vengono inoltre introdotte precisazioni per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni.

2.4.2 Obbligo di miscelazione dei carburanti rinnovabili per l'aviazione

Per quanto riguarda l'obbligo di mettere a disposizione e di miscelare carburanti a basso tenore di emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili, l'articolo 28f della legge sul CO₂ rimanda alle disposizioni dell'UE per un traffico aereo sostenibile, nella misura in cui sono recepite dalla Svizzera nell'ambito dell'Accordo bilaterale sul trasporto aereo Svizzera-UE. Si tratta nella fattispecie del regolamento (UE) 2023/2405²⁹ (il cosiddetto regolamento *ReFuelEU Aviation*), che disciplina l'impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione a livello globale in tutta l'UE. Un suo recepimento diretto in detto accordo consente un'armonizzazione tempestiva ed evita possibili svantaggi concorrenziali per gli operatori di aeromobili interessati, gli aeroporti e i produttori di carburanti rinnovabili per l'aviazione.

Secondo le disposizioni *ReFuelEU Aviation*, rientrano nel campo d'applicazione gli aeroporti in cui il traffico passeggeri è superiore a 800 000 passeggeri o il traffico merci è superiore a 100 000 tonnellate all'anno. Il Consiglio federale applica questi criteri nelle disposizioni d'esecuzione.

2.4.3 Promozione di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra del traffico aereo

Per poter ridurre le emissioni di gas serra del traffico aereo, nei prossimi anni serviranno cospicui investimenti in tecnologie innovative. A tal fine, nell'ambito della legge sul CO₂ riveduta sono previsti provvedimenti di promozione, per la cui elaborazione e attuazione il Parlamento ha stanziato in linea di principio nuovi fondi provenienti da altre fonti oltre alla promozione derivante dall'imposta sugli oli minerali (attuale finanziamento speciale per il traffico aereo). Concretamente si utilizzeranno a tale scopo tasse a destinazione vincolata, segnatamente secondo gli articoli 28g capoverso 8 della legge sul CO₂ i ricavi dalle sanzioni per violazione dell'obbligo di miscelazione e secondo l'articolo 37a della legge sul CO₂ i proventi dalla vendita all'asta dei diritti di emissione per gli aeromobili nell'ambito del SSQE svizzero. Con l'articolo 103b della legge federale del 21 dicembre 1948³⁰ sulla navigazione aerea (LNA), possono inoltre essere utilizzati fondi a destinazione vincolata provenienti dal finanziamento speciale per

²⁹ Regolamento (UE) 2023/2405 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 ottobre 2023, sulla garanzia di condizioni di parità per un trasporto aereo sostenibile (iniziativa ReFuelEU Aviation), versione secondo GU L, 2023/2405, 31.10.2023.

³⁰ RS 748.0, cfr. FF 2024 686.

il traffico aereo e fondi generali della Confederazione³¹. A tal fine, a partire dal 2025 viene introdotto il nuovo finanziamento speciale «Misure di protezione ambientale nel traffico aereo» e i settori safety e security del precedente finanziamento speciale per il traffico aereo vengono mantenuti come finanziamento speciale «Misure di sicurezza nell'aviazione». La promozione secondo l'articolo 103b LNA si rivolge in modo mirato ai carburanti sintetici rinnovabili per l'aviazione, i quali, secondo il rapporto «CO₂-neutrale Fliegen bis 2050» (Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050) del Consiglio federale, presentano il potenziale più elevato per la riduzione delle emissioni di gas serra del trasporto aereo nel lungo periodo³². È prevista un'attuazione congiunta dei tre articoli relativi alla promozione mediante un nuovo programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato. I processi dell'attuale finanziamento speciale per il traffico aereo volti alla promozione di misure ambientali che non riguardano la riduzione delle emissioni di gas serra restano invariati.

2.4.4 Dati sulle emissioni nelle offerte di volo

La nuova legge prevede che le compagnie aeree devono indicare le emissioni con impatto climatico delle proprie offerte di volo (art. 7a legge sul CO₂). Il nuovo articolo 14a dell'ordinanza sul CO₂ concretizza questo obbligo. A partire dal 1° gennaio 2026 in tutte le offerte di volo dovranno essere indicate le emissioni con impatto climatico presumibilmente causate. Si intende così mostrare in modo trasparente ai viaggiatori quale impatto climatico sarà presumibilmente causato da un volo. L'articolo precisa il campo d'applicazione e i punti essenziali del calcolo delle emissioni, eseguito sulla base delle conoscenze scientifiche attuali.

2.5 Provvedimenti nel settore dell'industria

Con la revisione della legge sul CO₂ vengono sviluppati ulteriormente i tre grandi strumenti del settore dell'industria, vale a dire il SSQE per gli impianti, la tassa sul CO₂ e l'impegno di riduzione. Oltre al Fondo per le tecnologie esistenti, la legge sul CO₂ prevede tre nuovi strumenti di promozione, uno specifico per gli impianti SSQE, uno per la promozione dei gas rinnovabili e uno per la promozione degli impianti solari termici.

Gli strumenti vengono inoltre allineati al sistema di garanzie di origine per combustibili e carburanti (sistema di GO), disponibile dal 1° gennaio 2025. Il sistema di GO serve all'esecuzione degli strumenti della politica climatica ed energetica (e anche di altri settori). Al suo interno viene documentato il computo della prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili e vengono così esclusi i doppi conteggi.

2.5.1 Sistema di scambio di quote di emissioni per gli impianti

Il SSQE per gli impianti viene ulteriormente sviluppato in sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE. A partire dal 2025 sarà applicato un fattore di riduzione più elevato per calcolare la quantità massima di diritti di emissione disponibile annualmente per i gestori di impianti. Qualora la quantità annua di diritti di emissione non sia sufficiente a soddisfare tutte le richieste di assegnazione a titolo gratuito, per soddisfare tali richieste si potrà ora ricorrere, in una certa misura, ai diritti di emissione trattenuti annualmente per i nuovi operatori del mercato.

La cattura e lo stoccaggio di CO₂ nonché, a determinate condizioni, l'impiego di biogas straniero possono ora essere computati nel SSQE. Tali possibilità creano incentivi in un'ottica di obiettivi climatici a lungo termine.

2.5.2 Promozione della decarbonizzazione di impianti nel SSQE

Con l'articolo 37b capoverso 1 lettera b della legge sul CO₂ è stata creata una nuova base per cui i proventi della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli impianti non confluiscono più nel bilancio federale generale, bensì sono messi a disposizione a destinazione vincolata tra l'altro per la promozione

³¹ FF 2024 1777

³² Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050. Rapporto del Consiglio federale in adempimento del postulato 21.3973 della Commissione dell'ambiente, della pianificazione del territorio e dell'energia del Consiglio nazionale del 24 agosto 2021. Consiglio federale, 21.2.2024.

di provvedimenti per la decarbonizzazione degli impianti nel SSQE³³. La promozione riguarda i provvedimenti che forniscono un contributo fondamentale alla decarbonizzazione di impianti che partecipano in modo vincolante al SSQE. Il finanziamento avviene mediante contributi d'investimento. L'impatto climatico di tali provvedimenti sarà di norma visibile nell'Inventario svizzero dei gas serra e verrà quindi computato agli obiettivi climatici nazionali della Svizzera secondo la legge sul CO₂, come anche agli obiettivi della Svizzera fissati dall'Accordo di Parigi. Qualora nell'ambito dei provvedimenti incentivati vengano rilasciati certificati secondo standard volontari («Voluntary Carbon Market», VCM), in particolare per le emissioni negative, gli acquirenti di tali certificati dovranno tenere conto della loro computabilità all'obiettivo svizzero nella loro comunicazione relativa al raggiungimento degli obiettivi climatici volontari, onde evitare doppi conteggi agli obiettivi nazionali e volontari.

2.5.3 Tassa sul CO₂, restituzione e redistribuzione

Come in passato, la tassa sul CO₂ viene riscossa sui combustibili fossili con un'aliquota d'imposta pari a 120 franchi per tonnellata di CO₂ equivalenti (CO₂eq). La restituzione della tassa sul CO₂ avviene sempre attraverso l'Ufficio federale della dogana e della sicurezza dei confini (UDSC). Dal 2025 sarà disponibile presso l'UDSC un'applicazione digitale che consentirà ai richiedenti di chiedere la restituzione della tassa sul CO₂ attraverso una piattaforma online. Il trattamento dei dati raccolti presso l'UDSC è automatizzato e gli articoli corrispondenti vengono pertanto modificati (art. 96b segg. ordinanza sul CO₂ in merito alle centrali termoelettriche a combustibili fossili e art. 98b segg. ordinanza in merito al CO₂ relativo agli impianti di cogenerazione).

Come già nel primo periodo d'impegno (2008–2012), i gestori con un impegno di riduzione sono ora nuovamente esclusi dalla redistribuzione della tassa sul CO₂. In tal modo si vuole evitare che i gestori che dalla redistribuzione ricevono più di quanto non versino per la tassa sul CO₂ considerino la possibilità di chiedere un'esenzione. Poiché nel 2025 (primo anno di esecuzione) i gestori con un impegno di riduzione non saranno noti entro i termini necessari, l'esclusione dalla redistribuzione e quindi anche la redistribuzione all'economia non potranno essere attuate nel 2025. La redistribuzione all'economia (incl. esclusione) per il 2025 avverrà quindi solo nel 2026, unitamente alla redistribuzione all'economia per il 2026 (cfr. disposizioni transitorie).

Come è avvenuto finora, i costi sostenuti dall'Amministrazione federale per l'esecuzione della legislazione sul CO₂ sono coperti con la tassa sul CO₂. Nell'articolo 132 dell'ordinanza, l'indennizzo per i costi d'esecuzione è ora fissato a un massimo di 23,4 milioni di franchi e non più definito, come in precedenza, come percentuale degli introiti correnti. I costi d'esecuzione rilevanti per l'indennizzo vengono riscossi una volta all'anno in vista dell'elaborazione del preventivo della Confederazione e dedotti di conseguenza nel preventivo e nel piano finanziario, nonché nel conto degli introiti correnti (cfr. voce finanziaria 606 UDSC/E110.0119 Tassa sul CO₂ sui combustibili).

2.5.4 Impegno di riduzione delle emissioni di gas serra

La possibilità di esenzione dalla tassa sul CO₂ con un impegno di riduzione secondo l'articolo 66 segg. è in linea di massima aperta a tutte le imprese che svolgono un'attività economica. Anche determinati gestori di diritto pubblico di impianti possono stipulare un impegno di riduzione. I privati continuano invece a non avere alcun diritto di esenzione. Anche la produzione di calore o freddo per gli edifici abitativi non è presa in considerazione nell'articolo 66 segg. ai fini di un impegno di riduzione. I gestori di impianti con un impegno di riduzione sono ora esclusi dalla redistribuzione della tassa sul CO₂.

L'impegno di riduzione dura sino al 2040 e comprende i periodi 2025–2030 e 2031–2040. Una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la legge del 30 settembre 2016³⁴ sull'energia (LEne) costituisce un presupposto per l'impegno di riduzione. I gestori di impianti che emettono almeno 200 tonnellate di CO₂eq possono impegnarsi a raggiungere un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra. Diversamente dal precedente obiettivo di emissione in termini assoluti, si tratta in questo caso di un valore obiettivo di efficienza espresso in percentuale. Gli emittitori di entità ridotta che emettono al massimo 1500 tonnellate di CO₂eq possono impegnarsi a raggiungere

³³ Cfr. anche FF 2024 1778.

³⁴ RS 730.0

un obiettivo basato sui provvedimenti semplificato. Una convenzione sugli obiettivi dev'essere rinnovata senza interruzioni alla fine della sua durata decennale.

Oltre ad aumentare la durata d'ammortamento per i provvedimenti economici, viene stabilito un valore minimo per la fissazione degli obiettivi al fine di accrescere l'efficacia dell'impegno di riduzione. Ora anche la presentazione di un piano di decarbonizzazione costituisce, secondo la legge, un presupposto per un impegno di riduzione delle emissioni di gas serra.

A determinate condizioni, l'impiego di biogas straniero può ora essere computato all'impegno di riduzione, creando incentivi in un'ottica di obiettivi climatici a lungo termine.

2.5.5 Fondo per le tecnologie

Nell'ordinanza viene ora indicato esplicitamente che oltre ai benefici concreti per l'ambiente in base ai criteri di promozione non dev'essere compromesso in misura considerevole nessun altro obiettivo ambientale, e che non solo i mutuatari devono avere sede in Svizzera, ma anche i mutuatari. Poiché il Fondo per le tecnologie è stato introdotto come strumento per la promozione ambientale e la promozione della piazza economica, questo aspetto è già stato concretizzato nello stesso modo fino a oggi. L'inserimento esplicito nell'ordinanza crea trasparenza e aumenta la certezza del diritto. La somma massima delle fideiussioni viene inoltre adeguata alla nuova durata dello strumento.

2.5.6 Promozione dei gas rinnovabili

La legge sul CO₂, con l'articolo 34a capoverso 1 lettera d, prevede ora uno strumento per promuovere la produzione di gas rinnovabili. Secondo la legge sul CO₂, lo strumento viene finanziato con i fondi vincolati della tassa sul CO₂³⁵. A causa dei fondi molto limitati a disposizione, la promozione riguarda solo gli impianti per la produzione di biometano, vale a dire gli impianti in cui il biogas viene trattato in modo che abbia la stessa qualità del gas naturale, ossia biometano, per poi essere immesso nella rete del gas o utilizzato a livello locale come carburante. Tale promozione è sostenuta già da anni, da ultimo con la mozione Wismer³⁶ trasmessa dal Parlamento. Finora solo gli impianti a biogas che producono energia elettrica hanno beneficiato di una promozione nell'ambito del Fondo per il supplemento rete. Con il nuovo strumento si crea un migliore incentivo agli investimenti per gli impianti che producono biogas immettabile in rete, ossia biometano.

Altri impianti per la produzione di gas rinnovabili sono attualmente esclusi dalla promozione prevista dall'ordinanza sul CO₂. Il Consiglio federale individua nel biometano la più grande necessità di promozione.

I requisiti relativi agli impianti sono tenuti volontariamente bassi. Nel caso di impianti che beneficiano di una forte promozione il biometano non dovrebbe poter essere utilizzato per la produzione di calore per riscaldamento, di acqua calda o per adempiere agli impegni di riduzione.

Lo strumento è disciplinato nell'ordinanza sul CO₂ agli articoli 113d–113f.

2.5.7 Promozione degli impianti solari termici

Mentre gli impianti solari termici per il riscaldamento dei locali e l'acqua calda industriale sono incentivati attraverso il Programma Edifici, per il calore di processo solare non esistevano ancora possibilità di promozione. Con l'articolo 34a capoverso 1 lettera e della legge sul CO₂ sono state ora create nuove basi per la promozione di impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo. Secondo la legge sul CO₂, lo strumento viene finanziato con i fondi vincolati della tassa sul CO₂³⁷. Sono incentivati gli impianti a partire da una soglia minima di 20 chilowatt di potenza termica nominale, che pongono al primo posto l'utilizzo del calore per processi o servizi. Per evitare una doppia promozione, si stabilisce che le riduzioni delle emissioni ottenute mediante un impianto incentivato non contribuiscono al rispetto di eventuali impegni di riduzione. La promozione è calcolata per chilowatt di potenza termica nominale e corrisponde al 40 per cento circa dei costi d'investimento.

³⁵ Cfr. anche FF 2024 1776.

³⁶ 22.3193 Mo. Wismer. Gli impianti a biogas devono poter vendere il loro gas come biometano.

³⁷ Cfr. anche FF 2024 1776.

2.6 Rapporto sui rischi finanziari legati al clima

L'ordinanza specifica la periodicità, la tipologia e i possibili contenuti del rapporto dell'Autorità federale di vigilanza sui mercati finanziari (FINMA) e della Banca nazionale svizzera (BNS) concernente la verifica sui rischi finanziari dovuti al clima e gli eventuali provvedimenti da esse adottati in seguito alle loro verifiche. Le spiegazioni chiariscono inoltre in che modo il rapporto può essere integrato nei requisiti esistenti della FINMA e della BNS. Il rapporto in merito al trattamento dei rischi finanziari rilevanti dovuti al clima da parte degli istituti finanziari può essere presentato solo in forma aggregata e anonimizzata e le autorità di vigilanza possono riferire solo in merito a provvedimenti di ordine generale.

2.7 Adattamento ai cambiamenti climatici (promozione)

Con l'articolo 37b capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, la Confederazione crea ora una base giuridica per la promozione di provvedimenti volti a evitare danni alle persone e alle cose di notevole valore dovuti ai cambiamenti climatici (provvedimenti di adattamento). Come fonte di finanziamento si utilizzano i proventi a destinazione vincolata derivanti dalle sanzioni e quelli della vendita all'asta dei diritti di emissione per gli impianti³⁸. Al centro dell'attenzione vi sono soprattutto i danni alla salute causati dall'aumento dello stress da calore, i danni alle persone e alle cose a seguito dei crescenti pericoli naturali, oppure le perdite di raccolti agricoli a causa di periodi di siccità più frequenti e prolungati.

Le domande di aiuti finanziari possono essere presentate direttamente o nell'ambito di bandi di concorso tematici. La promozione deve riguardare le innovazioni, la moltiplicazione di progetti esistenti, ma anche progetti combinati integrali di considerevole entità, con diversi provvedimenti di adattamento. Possibili promotori dei progetti sono per esempio Cantoni, Comuni, regioni, federazioni, imprese o associazioni. I provvedimenti già sostenuti attraverso accordi programmatici nel settore ambientale non possono beneficiare della nuova promozione.

2.8 Formazione, perfezionamento e informazione (promozione)

Con l'articolo 41 della legge sul CO₂ s'intendono ora promuovere non solo la formazione e il perfezionamento che tematizzano l'attività professionale nel contesto della protezione del clima, ma anche piattaforme e altri lavori di pubbliche relazioni inerenti alla protezione del clima. È ora possibile sostenere anche progetti nel settore della comunicazione sulla protezione del clima. I progetti di promozione devono sostenere l'attuazione della legge sul CO₂ ed essere orientati all'efficacia. Nel settore della formazione può trattarsi per esempio di progetti per la concezione e lo sviluppo di offerte di formazione e perfezionamento. Nella comunicazione sul clima, la promozione può riguardare in particolare l'elaborazione dei piani generali di comunicazione sul clima di Cantoni e Comuni o la comunicazione specifica di un Cantone in merito a un determinato provvedimento di adattamento. Secondo la legge sul CO₂, ogni anno sono ora disponibili al massimo 5 milioni di franchi dalla cassa federale generale per la promozione di progetti.

L'informazione e la consulenza al pubblico devono inoltre riguardare non più soltanto i provvedimenti per ridurre le emissioni di gas serra, ma anche gli effetti del cambiamento climatico e i provvedimenti atti a gestirli. Ne sono un esempio le informazioni di un Comune sulle possibilità per risparmiare sui costi di riscaldamento.

³⁸ Cfr. anche FF 2024 1778.

3 Commento alle singole disposizioni

Capitolo 1: Disposizioni generali

Sezione 2: Definizioni

Art. 2 lett. f

Stato partner (lett. f): la definizione del concetto di «Stato partner» è stata modificata per tenere conto delle nuove condizioni quadro per la realizzazione della collaborazione ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. Con le decisioni delle Conferenze sul clima COP26 di Glasgow³⁹ e COP27 di Sharm El Sheikh⁴⁰ sono state precisate le regole plurilaterali relative al processo, ai diritti e ai doveri degli Stati per la collaborazione bilaterale e plurilaterale ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. D'ora in poi si potranno utilizzare come base per una collaborazione bilaterale o plurilaterale anche gli accordi che non denotano necessariamente un carattere internazionale. Tutti i requisiti fondamentali giuridicamente vincolanti ai sensi dell'articolo 6 paragrafo 2 devono poter essere assicurati mediante la presente regolamentazione in virtù dell'Accordo di Parigi.

Sezione 3: Quota nazionale e valori di riferimento per la riduzione delle emissioni in singoli settori

Art. 2a Quota nazionale

L'articolo 2a stabilisce la quota di riduzione complessivamente necessaria per il raggiungimento degli obiettivi in Svizzera. Tale quota dev'essere pari ad almeno due terzi, sia in riferimento all'obiettivo per il 2030 secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera a della legge sul CO₂, sia in riferimento all'obiettivo medio per il periodo 2021–2030 secondo l'articolo 3 capoverso 1 lettera b della legge sul CO₂. Nel 2030 ciò corrisponde a una riduzione a circa 37 milioni di tonnellate di CO₂eq, pari a una flessione del 34 per cento rispetto al 1990. La diminuzione in Svizzera è la conseguenza delle riduzioni nei singoli settori per i quali sono fissati valori di riferimento. La quota nazionale è quindi coerente con tali valori. Le diminuzioni restanti per raggiungere gli obiettivi secondo l'articolo 3 capoverso 1 della legge sul CO₂ possono essere realizzate con provvedimenti all'estero. Qualora la riduzione delle emissioni di gas serra non dovesse essere sufficiente, secondo l'articolo 4 capoverso 5 della legge sul CO₂ la Confederazione potrebbe in via sussidiaria acquisire gli attestati internazionali necessari.

Art. 3 Valori di riferimento per singoli settori

L'articolo 3 stabilisce i valori di riferimento per il 2030 per i settori Edifici, Trasporti (traffico aereo internazionale escluso), Industria e Altro. Il settore Altro comprende l'agricoltura, il settore dei rifiuti (senza incenerimento dei rifiuti urbani) e le emissioni di gas sintetici. Esso copre pertanto tre settori dei quali la politica climatica si occupa solo indirettamente o non si occupa, ma le cui emissioni rientrano nel campo d'applicazione della legge sul CO₂. In particolare, anche l'agricoltura contribuirà quindi agli obiettivi della legge sul CO₂. Nella presente ordinanza non sono tuttavia previsti provvedimenti specifici per la riduzione delle emissioni in agricoltura, che sono compito della politica agricola. L'agricoltura può però beneficiare di alcuni strumenti di promozione della legge sul CO₂ (p. es. la promozione del biometano e il meccanismo di promozione mediante l'obbligo di compensazione). I valori di riferimento per i settori si desumono dal potenziale di riduzione atteso dei provvedimenti nei rispettivi settori. La verifica del loro rispetto avviene sulla base dell'Inventario dei gas serra.

³⁹ Decision 2/CMA.3. Guidance on cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8 marzo 2022). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1

⁴⁰ Decision 6/CMA.4. Matters relating to cooperative approaches referred to in Article 6, paragraph 2, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its fourth session, held in Sharm el-Sheikh from 6 to 20 November 2022. UNFCCC (17 marzo 2023). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2022/10/Add.2

La figura 1 seguente mostra i valori di riferimento nei vari settori per il 2030 e in aggiunta anche quelli per gli anni 2040 e 2050 secondo la LOCl.

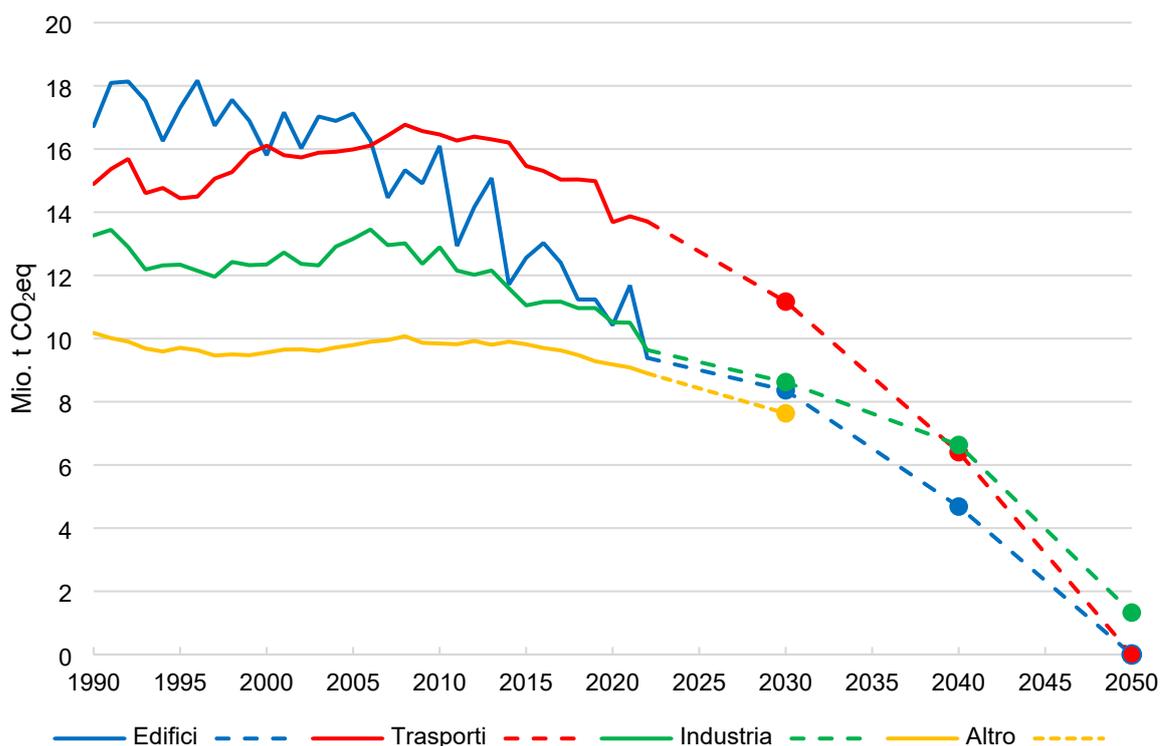


Figura 1: Andamento delle emissioni e valori di riferimento per settore

Sezione 5: Attestati per progetti e programmi di riduzione delle emissioni o di aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera e all'estero

Art. 4b Principio

L'articolo 4b definisce il principio in base al quale tenere conto delle riduzioni delle emissioni o dell'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera e all'estero per i quali, nel rispetto dei requisiti di cui alla sezione 5, possono essere rilasciati attestati nazionali in Svizzera. Per le riduzioni delle emissioni o gli aumenti delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero si deve dimostrare l'osservanza delle regole di cui all'articolo 6 dell'Accordo di Parigi. Questo articolo propone due possibilità: d'ora in avanti, in Svizzera si potrà tenere conto secondo l'articolo 6.4 dell'Accordo di Parigi anche delle riduzioni delle emissioni o degli aumenti delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero. La loro computabilità è limitata nell'articolo 11b. Come finora possono anche essere riportate le riduzioni delle emissioni e l'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio conseguiti all'estero ai sensi dell'articolo 6.2 dell'Accordo di Parigi e che soddisfano i requisiti dell'articolo 5 segg. dell'ordinanza.

Art. 5 cpv. 1, frase introduttiva (concerne soltanto il testo francese) e lett. b n. 1, c n. 1 e 3, e g nonché cpv. 2

Gli attuali requisiti per progetti o programmi relativi al rilascio di attestati nazionali o internazionali (art. 5) rimangono validi e vengono precisati in modo puntuale.

Le modifiche redazionali alla lettera b numero 1 concernono solo il testo francese.

Lo sviluppo sostenibile tiene conto di tre dimensioni: responsabilità ecologica, solidarietà sociale e capacità economica⁴¹. Per garantire che i programmi di compensazione all'estero offrano il miglior contributo possibile allo sviluppo sostenibile sul posto, la maggior parte dei proventi degli attestati

⁴¹ Cfr. Strategia per uno sviluppo sostenibile 2030. ARE. Consultabile all'indirizzo: www.aren.admin.ch > Sviluppo sostenibile > Strategia e rapporti > Strategia per uno sviluppo sostenibile

internazionali deve essere utilizzata per aumentare il valore aggiunto nello Stato partner. Per soddisfare questo requisito, i proprietari di programmi possono, per esempio, avviare partenariati con organizzazioni o imprese nello Stato partner, acquistare servizi sul posto o contribuire a consolidare la disponibilità locale di tali servizi, o ancora formare la popolazione interessata e generare occupazione. Inoltre, la popolazione interessata deve ricevere una parte adeguata dei proventi nel caso in cui i programmi di compensazione all'estero, al netto dei costi, producano un utile per i loro proprietari attraverso la vendita degli attestati. La prova deve essere fornita durante il monitoraggio mediante giustificativi. Se del caso, devono essere resi pubblici anche i prezzi degli attestati internazionali. Il successo di alcune attività, come l'impiego di stufe da cucina efficienti o di impianti per la produzione di biogas, dipende concretamente dal coinvolgimento della popolazione locale, la quale può trovare difficoltà nel valutare l'adeguatezza del vantaggio monetario ottenuto partecipando al progetto di compensazione rispetto a quanto si riscuoterebbe vendendo i relativi attestati. Spetta allo sviluppatore del programma decidere come trasferire i profitti del programma alla popolazione locale (p. es. effettuando un versamento regolare in un fondo locale di utilità pubblica). Ad ogni modo va comunque dimostrato che la maggior parte del valore aggiunto derivante dal progetto viene generato nello Stato partner. Per ciascuno dei provvedimenti pianificati a tal fine, il richiedente deve elencare nella descrizione del progetto le prove accettate per dimostrare che sono stati effettivamente realizzati. Il grado di attuazione viene verificato nei rapporti di monitoraggio.

Per poter ottenere i relativi attestati, le riduzioni delle emissioni o l'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio devono continuare a essere documentati e quantificati, oltre che confermati da misurazioni (cpv. 1 lett. c n. 1). Oltre che a misurazioni, è possibile ricorrere a un modello scientifico, a condizione che sia reso plausibile mediante misurazioni anche durante il monitoraggio. I risultati dei sondaggi non sono accettati come misurazione sufficiente a causa della loro elevata incertezza, a meno che non siano confermati da campioni rappresentativi o da misurazioni. Non direttamente connessa alla nuova regolamentazione della misurazione, ma comunque rilevante dal punto di vista della quantificabilità, è la questione della «domanda repressa». Sono considerati non sufficientemente quantificabili i progetti che calcolano gran parte delle riduzioni delle emissioni sulla base della domanda repressa. Il concetto di domanda repressa proviene dal «Clean Development Mechanism»⁴² che disciplinava i progetti di compensazione internazionali nell'ambito del Protocollo di Kyoto. In tale contesto esisteva la possibilità di utilizzare uno sviluppo di riferimento ipotetico per i gruppi di popolazione particolarmente poveri. Si presumeva che tali gruppi di popolazione avessero una maggiore disponibilità economica e producessero quindi più emissioni di quanto accadeva in realtà. Tale concetto non corrisponde alla concezione di quantificabilità, ma può comunque essere accolto favorevolmente in quanto parte dello sviluppo sostenibile. Possono dunque essere considerati sufficientemente quantificabili solo i progetti di compensazione che calcolano soltanto una piccola parte delle riduzioni delle emissioni con la domanda repressa.

I gestori con un impegno di riduzione stipulato applicano ora un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra in luogo del precedente obiettivo di emissione (v. art. 67). Il testo dell'ordinanza al capoverso 1 lettera c numero 3 ha subito una modifica redazionale al riguardo. Viene inoltre precisato che gli attestati rilasciati non comportano neppure il rispetto dell'obiettivo basato sui provvedimenti.

L'articolo 5 capoverso 1 viene integrato con la lettera g per garantire che la persona richiedente sia in grado di comprovare il diritto alle riduzioni delle emissioni. A tal fine è necessario che i beneficiari del progetto abbiano rinunciato a vendere le loro riduzioni delle emissioni a parti diverse dal richiedente o a volerle utilizzare direttamente (art. 5 cpv. 1 lett. g). Tale attestazione della rinuncia può avvenire per esempio sotto forma di una dichiarazione di rinuncia al CO₂ («carbon waiver») sottoscritta dai beneficiari del progetto. Con tale requisito, l'UFAM riduce il rischio di doppi conteggi (art. 10 cpv. 8).

Come accaduto finora, i progetti e i programmi che immagazzinano carbonio devono garantire la permanenza di tale sequestro supplementare di carbonio per almeno 30 anni (cpv. 2). Nel caso di un progetto di compensazione resta invariata la condizione secondo cui, se il pozzo di carbonio diventa una fonte, gli attestati rilasciati per le tonnellate di CO₂ originariamente stoccate e poi emesse non possono più essere riconosciuti ai fini dell'adempimento dell'obbligo di compensazione (v. art. 90).

⁴² Clean Development Mechanism Methodology Booklet. United Nations Framework Convention on Climate Change (2016). Eighth Edition. Consultabile all'indirizzo: www.cdm.unfccc.int > Methodologies > Documentation

Nell'allegato 19 viene ora definito come trattare le possibili perdite e quali requisiti devono soddisfare i siti di stoccaggio. In caso di stoccaggio all'estero lo stoccaggio può avvenire anche in un sito riconosciuto dagli Stati partner nell'ambito di un accordo multilaterale. In caso di sequestro biologico del carbonio su territorio svizzero continua a essere richiesta una menzione nel registro fondiario (v. art. 8a).

Art. 5a cpv. 1 lett. b ed e nonché cpv. 2

Un programma di compensazione che comprenda tecnologie molto diverse fra loro comporta un onere aggiuntivo sproporzionato per la documentazione da parte della persona richiedente, per la convalida e il controllo da parte degli organi preposti e anche per l'amministrazione. D'ora in poi, per ogni programma sarà autorizzato un solo tipo di tecnologia e solo i progetti di quel tipo potranno essere inclusi nel programma (cpv. 1 lett. b). Ciò consentirà, da un lato, di definire chiaramente i criteri di ammissione al programma e, dall'altro, di ridurre i costi di registrazione. Tuttavia, un programma può includere diverse tecnologie, a condizione che siano interdipendenti tra loro e necessarie per l'attuazione (p. es. un programma che comprende lo scambio e il riciclaggio di prodotti refrigeranti, nel quale il riciclaggio non può avvenire senza lo scambio del refrigerante). In questo caso la descrizione del programma deve menzionare e dettagliare tutte le tecnologie, anche con moduli di accettazione completi, una struttura ben precisa per il piano di monitoraggio ecc. Inoltre, viene ora chiarito che tutti i progetti devono essere inseriti in un programma all'interno di un Paese (cpv. 1 lett. e). Oltre al principio territoriale per gli inventari dei gas serra e al «corresponding adjustment», ciò è necessario anche perché i progetti devono essere decisi individualmente ma in modo coordinato con ogni Stato partner.

Inoltre, il capoverso 2 è riformulato per maggiore chiarezza. Un progetto può essere incluso in un programma solo se è stato registrato nel programma prima della sua attuazione.

Art. 6 cpv. 2, parte introduttiva e lett. n n. 3

Nel caso di progetti o programmi all'estero, la persona richiedente deve garantire una consultazione delle parti interessate dalla realizzazione del progetto (all. 2a n. 3). I risultati di detta consultazione devono essere riassunti nella descrizione del progetto (art. 6 cpv. 2 lett. n n. 3). La persona richiedente fornisce informazioni all'organismo di convalida sulla misura in cui è stato possibile attuare i riscontri dalla consultazione delle parti interessate e, qualora ciò non sia stato possibile, ne spiega i motivi. I riscontri pervenuti sulla possibilità di fornire un riscontro messa a disposizione dalla persona richiedente devono confluire nel successivo rapporto di monitoraggio.

Art. 7 cpv. 1

Spetta ora all'organismo di convalida presentare la domanda convalidata all'UFAM (cpv. 1^{bis}). Tale procedura aumenta l'efficienza, in particolare se si considera che in futuro la presentazione della domanda dovrà avvenire attraverso il Sistema di informazione e di documentazione (CORE) dell'UFAM. Inoltre, la persona richiedente potrà anche delegare all'organismo di convalida, dietro richiesta, l'incombenza di rispondere alle domande poste dall'UFAM in sede di esame del progetto. La responsabilità rimane però della persona richiedente.

Art. 9 cpv. 5 e 7

Ora spetta all'organismo di controllo presentare il rapporto di monitoraggio verificato all'UFAM (cpv. 5). Tale procedura aumenta l'efficienza, in particolare se si considera che in futuro la presentazione della domanda dovrà avvenire attraverso il portale CORE. Inoltre, la persona richiedente potrà anche delegare all'organismo di controllo, dietro richiesta, l'incombenza di rispondere alle domande poste dall'UFAM in sede di esame del progetto. La responsabilità rimane però della persona richiedente. Inoltre, l'articolo 9 capoverso 5 precisa che devono essere dichiarate nel rapporto di monitoraggio e incluse in una domanda di rilascio di attestati tutte le riduzioni delle emissioni generate dal progetto di compensazione. Non è possibile richiedere il rilascio di attestati solamente per una parte delle riduzioni (tranne la ripartizione degli effetti nel quadro del Programma Edifici). Da un lato, ciò è contrario al requisito di cui all'articolo 5 capoverso 1 lettera b numero 1, secondo cui il progetto non sarebbe redditizio senza il ricavo della vendita degli attestati. In secondo luogo, non soddisfa il requisito di cui all'articolo 5

capoverso 1 lettera b numero 3 secondo cui la riduzione delle emissioni non sarebbe stata possibile senza il progetto.

Per i gestori con un impegno di riduzione, i provvedimenti per la riduzione delle loro emissioni indirette per i quali sono rilasciati attestati non contribuiscono, secondo l'articolo 72d, al rispetto dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o dell'obiettivo basato sui provvedimenti. Nell'esame del rispetto dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, gli attestati effettivamente rilasciati sono considerati come emissioni. La persona che presenta la richiesta di rilascio degli attestati deve notificare il numero di attestati richiesti per ogni impianto al gestore che ha assunto l'impegno di riduzione e all'UFAM, a cadenza annua, entro il 31 agosto dell'anno successivo. Non sussiste alcun obbligo di notifica se sono rilasciati attestati per provvedimenti che riguardano le emissioni indirette del gestore, per esempio se una rete di riscaldamento fornisce calore a un gestore con un impegno di riduzione (cpv. 7).

Art. 10 cpv. 6^{bis}

Alla conferenza sul clima COP26 di Glasgow è stato deciso che, per le attività di cui all'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi, si raccomanda vivamente di annullare il 2 per cento degli attestati internazionali senza computo a un obiettivo nazionale⁴³. Questa raccomandazione deve essere trasposta nel diritto nazionale. Con l'articolo 10 capoverso 6^{bis}, l'annullamento del 2 per cento si applica a tutti gli attestati internazionali rilasciati dall'UFAM. Questi rappresentano quindi un vantaggio per il clima globale che non viene inserito in nessun computo privato o pubblico. Dopo aver consultato lo Stato partner, l'UFAM annulla il 2 per cento degli attestati, vale a dire che questi non vengono rilasciati al destinatario in Svizzera sul conto di quest'ultimo nel registro dello scambio di quote di emissioni, e la Svizzera rinuncia a computare queste quantità ai fini del proprio obiettivo di riduzione. Se lo Stato partner ha già annullato una quota, la Svizzera annulla il resto fino a concorrenza del 2 per cento.

Art. 11 cpv. 1

Si precisa che la modifica sostanziale deve essere notificata all'UFAM nel successivo rapporto di monitoraggio (cpv. 1). Finora questo aspetto era precisato solo a livello della comunicazione esecutiva.

Art. 11b Attestati internazionali secondo l'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi

L'articolo 11b descrive nel dettaglio il processo di richiesta della lettera di approvazione affinché gli attestati internazionali siano computabili in Svizzera secondo l'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi («Paris Agreement Crediting Mechanism»)⁴⁴. Per poter presentare la richiesta di una lettera di approvazione all'UFAM, è necessario che il relativo progetto sia stato registrato con successo da parte del Supervisory Body⁴⁵, in linea con le regole, le modalità e i processi vigenti per il meccanismo di cui all'articolo 6 paragrafo 4 dell'Accordo di Parigi⁴⁶. Non deve essere previsto alcun automatismo per il riconoscimento delle riduzioni delle emissioni di cui all'articolo 6 paragrafo 4. Tuttavia, l'obiettivo non è sottoporre ogni progetto allo stesso processo di verifica, come previsto dall'articolo 6 paragrafo 2 dell'Accordo di Parigi. L'UFAM stabilisce la forma della richiesta per la lettera di approvazione, mettendo a disposizione un apposito modello.

L'articolo 11b capoverso 2 precisa che il rilascio è possibile soltanto se l'allegato 2a non lo esclude e che saranno accettati solo i progetti registrati ai sensi dell'UNFCCC per la prima volta dopo il 1° gennaio 2021 (cpv. 2 lett. b). Non sono computabili i progetti che vengono trasferiti dal «Clean

⁴³ Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions. UNFCCC (16 settembre 2022). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: Technical paper on processes necessary for the delivery of overall mitigation in global emissions

⁴⁴ Paris Agreement Crediting Mechanism. UNFCCC. Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Process and meetings > The Paris Agreement > Paris Agreement Crediting Mechanism

⁴⁵ Article 6.4 Supervisory Body. UNFCCC. Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Process and meetings > Bodies > Constituted bodies > Article 6.4 Supervisory Body (Paris Agreement)

⁴⁶ Decision 3/CMA.3. Rules, modalities and procedures for the mechanism established by Article 6, paragraph 4, of the Paris Agreement. In: Report of the Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Paris Agreement on its third session, held in Glasgow from 31 October to 13 November 2021. UNFCCC (8 marzo 2022). Consultabile all'indirizzo: www.unfccc.int > Documents and decisions > Documents > Termine di ricerca: FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1

Development Mechanism» del protocollo di Kyoto al meccanismo di cui all'articolo 6 capoverso 4 e che sono stati calcolati in base ai metodi previsti dal medesimo meccanismo.

L'esame delle richieste di approvazione è svolto dall'UFAM.

Sezione 5c: Indicazione delle emissioni nelle offerte di volo

Art. 14a

Il nuovo articolo 14a precisa l'obbligo stabilito all'articolo 7a della legge sul CO₂, secondo cui in tutte le offerte di volo devono essere indicate le emissioni con impatto climatico presumibilmente causate. Per offerta s'intendono tutti i mezzi di comunicazione quali inserzioni, prospetti, supporti visivi elettronici e offerte che presentano viaggi aerei con servizi di linea e occasionali pianificati (voli charter). Oltre agli operatori di aeromobili, anche altri offerenti di viaggi aerei con sede in Svizzera come, per esempio, agenzie di viaggio e organizzatori di viaggi online sono responsabili di assicurarsi che, a partire dal 1° gennaio 2026, nelle offerte siano indicate le emissioni per passeggero presumibilmente causate dal traffico aereo. Le emissioni devono essere indicate anche nelle offerte dei viaggi «tutto compreso» (cpv. 1).

L'obbligo si applica alle offerte per voli da un aerodromo situato in Svizzera e per i relativi cambi fino all'aeroporto di destinazione. Se viene offerto un volo di andata e ritorno, occorre indicare le emissioni complessive causate da tale volo (cpv. 2).

Per il calcolo delle emissioni presumibilmente causate si possono impiegare calcolatori di emissioni e sistemi di etichettatura ambientale. Le emissioni del volo si basano in ogni caso almeno sulle emissioni dirette causate dal consumo di carburante in tonnellate di CO₂. Nel calcolo devono essere prese in considerazione anche altre emissioni con impatto climatico (p. es. ossidi di azoto [NO_x], particelle di fuliggine e composti ossidati dello zolfo) e relativi effetti. Gli ulteriori effetti con impatto climatico si generano principalmente a partire da altitudini di volo di circa 8 chilometri. L'impatto complessivo delle emissioni del trasporto aereo sul clima varia a livello globale da una a tre volte le emissioni di CO₂ generate dalla combustione di carburanti fossili per aeromobili. L'Accademia svizzera di scienze naturali (SCNAT/ProClim) ha sintetizzato lo stato delle conoscenze in un opuscolo sull'impatto delle emissioni globali del traffico aereo sul clima⁴⁷. L'impatto climatico risultante da queste emissioni con impatto climatico in combinazione con le condizioni meteo al momento del volo cambia da un volo all'altro. Il calcolo di questi effetti è estremamente complesso e tuttora soggetto a incertezze; a oggi non esistono metodi che consentano di formulare affermazioni attendibili in merito a singoli voli o rotte aeree. L'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni può, ma non deve necessariamente, essere considerato nel calcolo. Quando si utilizzano calcolatori di emissioni, è possibile non prendere in considerazione le diverse classi di viaggio e i diversi tipi di aeromobile. Se ne fa richiesta, occorre presentare all'UFAM il metodo di calcolo impiegato (cpv. 3 e 4).

Se per il calcolo viene utilizzato un calcolatore di emissioni o un sistema di etichettatura ambientale come lo «EU Flight Emissions Label», che non tengono conto delle altre emissioni con impatto climatico e dei relativi effetti, l'offerta di volo deve specificare che sono indicate solo le emissioni di CO₂ e che pertanto l'impatto climatico complessivo può essere notevolmente maggiore (cpv. 5).

Con il coinvolgimento dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), l'UFAM può pubblicare in internet una lista di calcolatori di emissioni o di sistemi di etichettatura ambientale conformi ai requisiti.

Capitolo 2: Provvedimenti tecnici per ridurre le emissioni di CO₂ degli edifici

Art. 16a Dati relativi agli impianti di produzione di calore

L'articolo 16a precisa quali informazioni devono essere iscritte nel REA, per ogni edificio, nel caso delle nuove costruzioni o della sostituzione degli impianti di produzione di calore per il riscaldamento e per l'acqua calda in edifici esistenti. Non valgono come sostituzione gli interventi minori su un impianto (p. es. la sostituzione di valvole o sensori). Secondo le direttive del catalogo delle caratteristiche del REA, è

⁴⁷ «Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima». D. Neu U. (2021). In: Swiss Academies Communications 16 (3).

necessario stabilire il vettore energetico dell'impianto di produzione di calore (lett. a). Come vettore energetico per il teleriscaldamento dev'essere indicato il sistema di produzione di calore principale. Occorre inoltre iscrivere la relativa potenza nominale o la potenza nominale del relativo allacciamento al teleriscaldamento, nonché il fabbisogno termico per il riscaldamento (lett. b e c). Queste informazioni possono essere per esempio determinate in tutta semplicità mediante il Certificato energetico cantonale degli edifici (CECE) e trasferite direttamente nel REA. Se non è disponibile alcun CECE, il catalogo delle caratteristiche del REA consente anche di indicare spontaneamente, come valida approssimazione del fabbisogno termico per il riscaldamento, gli anni in cui è avvenuto il risanamento di facciata, tetto, soffitto dello scantinato o finestre. Di norma, queste informazioni sono registrate già oggi nei permessi di costruzione presso le autorità competenti e possono quindi essere facilmente trasferite nel REA. L'indicazione della fonte nel catalogo delle caratteristiche viene modificata di conseguenza. Per la stima della durata degli impianti di produzione di calore è inoltre importante l'anno della messa in esercizio della forma di riscaldamento sostitutiva (lett. d). Anche la data di iscrizione nel REA dev'essere visibile (lett. e). Inoltre, per l'edificio nel quale si trova il sistema principale di produzione di calore o il fornitore di calore si deve indicare l'identificatore federale dell'edificio (EGID). In tal modo sarà in futuro possibile identificare la fonte di calore anche per gli edifici allacciati a sistemi di teleriscaldamento. Il REA viene ampliato con le caratteristiche corrispondenti. Alla sostituzione del generatore di calore, l'autorità competente iscrive le informazioni nel REA entro un termine di 30 giorni secondo la vigente ordinanza sul REA. I Comuni mettono i loro dati a disposizione del loro Cantone.

Le iscrizioni nel REA servono ai Cantoni per verificare i propri obiettivi climatici. Consentono inoltre di disporre di una base di dati più aggiornata per il rapporto secondo l'articolo 16 dell'ordinanza sul CO₂, per la pianificazione energetica comunale e per l'impostazione della politica energetica e climatica a livello cantonale e nazionale. Si può utilizzare a tal fine il processo di notifica già esistente e l'onere per Cantoni e Comuni è ridotto al minimo.

Capitolo 3: Provvedimenti volti a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli

Sezione 1: Disposizioni generali

Art. 17

Poiché la definizione di importatore presente nell'attuale articolo 17 è ora spostata nell'articolo 17g, l'attuale articolo 17 diventa obsoleto e può quindi essere abrogato.

Art. 17a cpv. 2

Le automobili con targa dell'esercito e destinate alla truppa sono ora generalmente escluse dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare.

Art. 17b Autofurgoni

La definizione di autofurgone è ora ripresa senza modifiche materiali in due lettere (cpv. 1).

Gli autofurgoni con un peso a vuoto superiore a 2585 chilogrammi, che sono approvati come veicoli pesanti secondo il metodo di misurazione dei gas di scarico, erano finora esclusi dal campo d'applicazione delle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Negli ultimi anni il numero di autofurgoni che a causa di questa disposizione non rientravano nel campo d'applicazione è aumentato notevolmente e in modo continuativo, a fronte di un numero pressoché invariato di autofurgoni immessi in circolazione. Per contrastare potenziali abusi, questa eccezione finora prevista nel capoverso 2 viene abrogata. La disposizione finora vigente comportava inoltre svantaggi per i veicoli più leggeri e più efficienti, che spesso presentano anche un carico utile maggiore rispetto ai veicoli più pesanti. Per questo, in futuro, tutti gli autofurgoni fino a un peso complessivo di 3500 chilogrammi dovranno essere assoggettati ai valori obiettivo di CO₂. I valori di CO₂ mancanti secondo il metodo WLTP (procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli commerciali leggeri) saranno calcolati in base alle formule dell'allegato 4 o potranno essere determinati dall'importatore con una misurazione ciclica.

Gli autofurgoni con targa dell'esercito e destinati alla truppa sono ora generalmente esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare (cpv. 2).

Art. 17c cpv. 2

Analogamente all'articolo 17b, anche per i trattori a sella leggeri verrà abrogata l'eccezione finora prevista nel capoverso 2.

I trattori a sella leggeri con targa dell'esercito e destinati alla truppa sono ora generalmente esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare (cpv. 2).

Art. 17c^{bis} Veicolo pesante

Il nuovo articolo 17c^{bis} stabilisce per quali veicoli pesanti si applicano le prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (cfr. art. 10 cpv. 4 legge sul CO₂), vale a dire gli «autocarri» secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera f dell'ordinanza del 19 giugno 1995⁴⁸ concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV) e i «trattori a sella» secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera i OETV con una configurazione degli assi di 4 × 2 e un peso complessivo superiore a 16 tonnellate oppure con una configurazione degli assi di 6 × 2 (cpv. 1 lett. a e b). In caso di veicoli a più livelli è determinante lo stato del veicolo di base (cpv. 2), poiché a esso si riferisce la certificazione secondo lo strumento VECTO ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400.

Il capoverso 3 disciplina quando un veicolo pesante è esonerato dalle prescrizioni sulle emissioni di CO₂:

- in Svizzera i veicoli per la raccolta dei rifiuti sono considerati autoveicoli di trasporto secondo l'articolo 11 capoverso 2 lettera f OETV; in particolare, non sono veicoli di lavoro secondo l'articolo 13 OETV. Come regola generale, i primi sono assoggettati alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ (art. 17c^{bis} cpv. 1), i secondi no. Nell'UE, invece, i veicoli per la raccolta dei rifiuti sono considerati veicoli di lavoro esonerati dalle norme sulle emissioni di CO₂ (regolamento [UE] 2019/1242). Come avviene nell'UE, anche in Svizzera i veicoli per la raccolta dei rifiuti non devono essere soggetti alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂. Sono identificati dalle forme di carrozzeria 150 e 355 secondo l'allegato IV/d delle direttive per la compilazione dei rapporti di perizia dell'USTRA;
- i veicoli eccezionali di cui all'articolo 25 OETV sono identificati dal genere di veicolo 50 o da targhe con sfondo marrone chiaro e scritta in nero;
- anche i veicoli pesanti con targa dell'esercito di cui all'articolo 4 lettera a dell'ordinanza dell'11 febbraio 2004⁴⁹ sulla circolazione stradale militare (OCSM) e destinati alla truppa sono esclusi dal campo d'applicazione. Continuano invece a essere assoggettati i veicoli militari per altri interventi, per esempio per l'amministrazione militare;
- non rientrano nel campo d'applicazione neanche i veicoli sdoganati prima del luglio 2019. Con questa disposizione vengono esclusi in particolare i veicoli le cui emissioni di CO₂ non dovevano essere determinate mediante lo strumento di simulazione VECTO, obbligatorio invece per tutti i veicoli prodotti nell'UE dal luglio 2019. È lecito presumere che, visto l'ampio intervallo di tempo che intercorre tra lo sdoganamento e l'immatricolazione e data la definizione di prima messa in circolazione (art. 17d), il numero di veicoli che in virtù di questa disposizione non devono essere considerati nell'ambito delle prescrizioni sul CO₂ sia molto limitato (cpv. 2).

Art. 17f

Poiché i valori obiettivo stabiliti nell'articolo 10 della legge sul CO₂ si basano ora sul metodo WLTP, l'attuale articolo 17f concernente i metodi di misurazione applicabili per la determinazione dei valori obiettivo o la loro conversione è obsoleto e viene quindi abrogato.

⁴⁸ RS 741.41

⁴⁹ RS 510.710

Sezione 2: Importatori e costruttori

Art. 17g Importatore

La definizione di importatore finora presente nell'articolo 17 è ora spostata nell'articolo 17g.

Ora la disposizione vale anche per la categoria dei veicoli pesanti. Anche per questi è considerato importatore innanzitutto chi ottiene la certificazione dall'UFE. Il rimando alla certificazione viene integrato con il nuovo articolo 23a introdotto per i veicoli pesanti.

Art. 18 cpv. 1 lett. c

Analogamente agli importatori di automobili e veicoli commerciali leggeri, anche gli importatori di veicoli pesanti sono considerati grandi o piccoli importatori a seconda delle dimensioni del loro parco veicoli nuovi (art. 11 cpv. 5 legge sul CO₂). L'articolo 18 capoverso 1, che definisce i grandi importatori, viene integrato di conseguenza.

Art. 20 Piccolo importatore

Analogamente agli importatori di automobili e veicoli commerciali leggeri, anche gli importatori di veicoli pesanti sono considerati grandi o piccoli importatori a seconda delle dimensioni del loro parco veicoli nuovi (art. 11 cpv. 5 legge sul CO₂). L'articolo 20, che definisce i piccoli importatori, viene modificato di conseguenza.

Sezione 3: Basi di calcolo

Art. 23, rubrica e cpv. 1

Obblighi degli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri

Sulla base del nuovo articolo 23a, che disciplina gli obblighi degli importatori di veicoli pesanti, la rubrica e il capoverso 1 dell'articolo 23 vengono precisati e la disposizione viene limitata agli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri.

Art. 23a Obblighi degli importatori di veicoli pesanti

Come per le automobili e i veicoli commerciali leggeri, gli importatori di veicoli pesanti devono comunicare, prima della prima immatricolazione di un veicolo, i dati necessari alla sua attribuzione all'importatore (cpv. 1). Diversamente dalle automobili e dai veicoli commerciali leggeri, in questi casi viene fatta distinzione in base alla fonte di dati utilizzata per l'immatricolazione. Se un veicolo pesante dispone di un'approvazione del tipo, una scheda tecnica o un certificato di conformità in formato elettronico, la comunicazione dei dati all'USTRA sarà considerata così assolta (lett. a); in caso contrario l'importatore dovrà comunicare attivamente i dati all'UFE (lett. b) e l'UFE rilascerà un attestato.

Gli importatori di veicoli pesanti devono comunicare all'UFE, entro il 31 marzo dell'anno successivo, i dati necessari per il calcolo della sanzione (cpv. 2). La comunicazione antecedentemente alla prima messa in circolazione non è richiesta perché, al momento dell'immatricolazione, i dati VECTO richiesti per il calcolo della sanzione (v. art. 25a) non sono necessariamente desumibili dal certificato di conformità in formato elettronico oppure sono ancora incompleti. Gli importatori hanno quindi la possibilità di richiedere i dati, in caso di bisogno, al produttore del veicolo ed eventualmente di presentarli in modo cumulativo.

Diversamente dalle automobili e dai veicoli commerciali leggeri, gli obblighi degli importatori non sono differenziati tra grandi e piccoli importatori. Anche la prescrizione secondo cui i piccoli importatori devono versare una sanzione antecedentemente alla prima messa in circolazione del veicolo (v. art. 35) non si applica per i veicoli pesanti.

Art. 25, rubrica e cpv. 1

Determinazione delle emissioni di CO₂ di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri

Sulla base del nuovo articolo 25a, che disciplina la determinazione delle emissioni di CO₂ di un veicolo pesante, la rubrica e il capoverso 1 dell'articolo 25 vengono precisati e la disposizione viene limitata ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. Inoltre, il termine WLTP è ora introdotto nell'articolo 25, essendo abrogato l'articolo 17f in cui compariva in precedenza.

Art. 25a Determinazione delle emissioni di CO₂ di veicoli pesanti

Nel caso dei veicoli pesanti, per il calcolo della sanzione per le emissioni di CO₂ si utilizzano i valori di emissione di CO₂ sulla base del metodo di simulazione VECTO di cui al regolamento (UE) 2017/2400. In caso di veicoli a più livelli è determinante lo stato del veicolo di base, poiché a esso si riferisce la certificazione VECTO ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400. Diversamente da automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, l'unità di misura determinante sono le emissioni di CO₂ in grammi per tonnellate-chilometro (g di CO₂/tkm), in quanto per i veicoli pesanti riveste importanza non solo la distanza percorsa, ma anche il carico trasportato. Il calcolo dei valori di emissione di CO₂ di un veicolo pesante si basa sull'allegato I punto 2.2 del regolamento (UE) 2019/1242 (cpv. 1 lett. b). Per ogni veicolo si utilizza un valore aggregato di emissione per i diversi profili di impiego. Nell'ambito del metodo VECTO, ciascun veicolo è assegnato a un sottogruppo di veicoli. Il valore di emissione e il rispettivo sottogruppo sono consultabili nel certificato di conformità (posizione 49.5 e 49.7) o nel file di informazioni per il cliente secondo il regolamento (UE) 2017/2400. Se le informazioni sul sottogruppo di veicoli risultano mancanti e non possono neppure essere desunte dagli altri dati, per esempio a causa della mancanza di informazioni in merito al tipo di cabina, il veicolo viene assegnato al sottogruppo «LH» («long-haul», consegne a lungo raggio) conformemente all'allegato I punto 1 del regolamento (UE) 2019/1242 (cpv. 1 lett. a).

Se le emissioni di CO₂ non possono essere determinate secondo il capoverso 1, si utilizza un valore forfettario analogamente alle altre tipologie di veicoli e in funzione del relativo sottogruppo di veicoli (cpv. 2 lett. a). Per i veicoli che dispongono di una propulsione esclusivamente elettrica si utilizza un valore di emissione pari a 0 g di CO₂/tkm (cpv. 2 lett. b).

Sezione 4: Presa in considerazione delle riduzioni di emissioni di CO₂ e agevolazioni

Art. 26 Riduzione mediante ecoinnovazioni

L'attuale articolo 26 viene suddiviso dal punto di vista tematico tra i due articoli 26 e 26a e precisato ove necessario. La disposizione contenuta nell'articolo 26 in merito alla riduzione computabile delle emissioni medie di CO₂ mediante l'impiego di ecoinnovazioni corrisponde all'attuale regolamentazione dell'articolo 26 capoverso 1. Continuano a essere computabili le tecnologie che sono riconosciute anche dalla Commissione europea secondo l'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631. Poiché il concetto di ecoinnovazioni non esiste per i veicoli pesanti, viene precisato che la disposizione, come accaduto finora, si applica solo ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri. La ponderazione più elevata delle ecoinnovazioni introdotta in via transitoria nell'ambito della conversione al metodo WLTP, di cui all'attuale capoverso 2, è obsoleta e viene pertanto abrogata.

Art. 26a Riduzione mediante gas naturale e biogas

Il nuovo articolo 26a riprende a livello di contenuto la regolamentazione dell'attuale articolo 26 capoverso 3, riguardante i veicoli che possono essere alimentati con una miscela di gas naturale e biogas. Ora il risultato viene arrotondato aritmeticamente a un centesimo di grammo di CO₂/km, anziché a un decimo. Anche per i veicoli pesanti, dalle emissioni di CO₂ viene dedotta la quota biogena. La regola di arrotondamento applicabile viene integrata di conseguenza (cpv. 2).

Art. 26b Riduzione mediante carburanti sintetici rinnovabili

Al capoverso 1 è disciplinato il computo dei carburanti sintetici rinnovabili alle emissioni di CO₂ di un parco veicoli (cfr. art. 11a legge sul CO₂). Se a un importatore di veicoli viene attribuita per contratto una determinata quantità di carburante sintetico rinnovabile, l'importatore può proporre che la riduzione di

emissioni di CO₂ conseguita mediante l'impiego di tale carburante sia presa in considerazione nel calcolo delle emissioni di CO₂ del suo parco veicoli nuovi. Secondo l'allegato 4b, la riduzione delle emissioni di CO₂ viene convertita in g CO₂/km o in g CO₂/tkm, tenuto conto della prestazione chilometrica media attesa di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri o della prestazione di trasporto complessiva attesa per i veicoli pesanti. Nel computo non si fanno distinzioni in base alla tipologia di propulsione dei veicoli nel parco veicoli nuovi, bensì solo in base al carburante fossile sostituito. È dunque irrilevante se i veicoli nel parco veicoli nuovi possano o meno utilizzare il carburante in questione nel singolo caso. Il fatto che il plusvalore ecologico dei carburanti sintetici da computare sarà computato esclusivamente al parco dell'importatore di veicoli richiedente (e non ad altri obblighi di legge o ad altri importatori) è comprovato dall'assegnazione sulla garanzia di origine nel sistema di GO. A tal fine, l'importatore di veicoli deve accordarsi con il fornitore del carburante (chi immette in commercio o il successivo proprietario della garanzia di origine) e far registrare a quest'ultimo l'assegnazione sulla garanzia di origine. Il flusso fisico di materiali e la vendita ai fini del consumo vengono così sganciati dal computo al parco veicoli nuovi. Sulla garanzia di origine devono essere registrati in particolare l'attribuzione alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂, la designazione dell'importatore nonché del parco veicoli nuovi e dell'anno di computo. Secondo l'articolo 2 capoverso 1 dell'ordinanza del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) del 20 novembre 2024⁵⁰ sulla garanzia di origine per combustibili e carburanti (OGOCC), le garanzie di origine possono essere attribuite alle prescrizioni sulle emissioni di CO₂ al massimo nei 18 mesi successivi alla fine del periodo di produzione o importazione.

Sono considerati carburanti sintetici rinnovabili i carburanti sintetici che sono stati prodotti utilizzando fonti energetiche rinnovabili diverse dalla biomassa (cpv. 2 lett. a). Inoltre, sono computabili solo i carburanti che in base alla convalida della garanzia di origine sono impiegati per il funzionamento di veicoli e non per scopi diversi, come per esempio il riscaldamento nel settore degli edifici (cpv. 2 lett. b). Come stabilito nell'articolo 11a della legge sul CO₂, si applicano altresì i requisiti dell'articolo 35d della legge del 7 ottobre 1983⁵¹ sulla protezione dell'ambiente (LPAmb), ovvero le disposizioni dettagliate dell'ordinanza sull'immissione in commercio di combustibili e carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni (OCoCr)⁵², in particolare per quanto riguarda la rinnovabilità, l'energia elettrica utilizzata e la fonte di carbonio. Se tali requisiti sono soddisfatti, si applica un fattore di emissione pari a 0 grammi di CO₂. Secondo la legislazione sull'imposizione degli oli minerali, l'idrogeno come vettore energetico sintetico rinnovabile da impiegare nei veicoli con celle a combustibile non è da considerarsi un carburante e non è computabile. Possono essere computati solo i carburanti messi in commercio in Svizzera e consumati entro i confini nazionali.

Un grande importatore di veicoli, se intende far valere una riduzione di emissioni di CO₂ mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili per un parco veicoli nuovi, deve presentare la relativa domanda all'UFE entro il 31 gennaio successivo alla fine dell'anno in questione; per i grandi importatori di veicoli pesanti, analogamente all'articolo 23a capoverso 1 lettera b si applica un termine fino al 31 marzo dell'anno successivo; i piccoli importatori devono invece presentare la domanda secondo l'articolo 23 capoverso 4 e l'articolo 23a capoverso 2 prima della prima immatricolazione del veicolo (cpv. 3). Non ha luogo alcun computo automatico. La domanda deve recare, in particolare, la designazione dell'importatore di veicoli e del parco veicoli nuovi (o l'anno in questione).

Art. 26c Agevolazioni per veicoli a basse o a zero emissioni

Poiché i valori obiettivo per il 2025 e il 2030 sono introdotti *ex novo* o inaspriti, ai grandi importatori dev'essere concessa per un periodo limitato un'agevolazione per il raggiungimento dei valori obiettivo (art. 12 cpv. 4 legge sul CO₂). L'agevolazione sarà legata alla quota di automobili, nonché di autofurgoni e trattori a sella leggeri, a basse e a zero emissioni (cpv. 1), o alla quota di veicoli pesanti a zero emissioni (cpv. 2) nel parco veicoli nuovi e creerà quindi un ulteriore incentivo a immettere in circolazione sempre più veicoli a basse emissioni di CO₂. Analogamente alla regolamentazione corrispondente nell'UE, tenendo conto della situazione del mercato svizzero sono definiti valori soglia per la quota di detti veicoli. Se la quota di tali veicoli all'interno di un parco veicoli nuovi di un grande importatore supera questo

⁵⁰ RS 730.010.2

⁵¹ RS 814.01

⁵² L'OCoCr è creata *ex novo* nel quadro del presente progetto. Cfr. atto e rapporto esplicativo separato.

valore soglia, le emissioni medie di CO₂ del parco veicoli nuovi subiscono una riduzione calcolata in funzione dell'eccedenza in percentuale; la riduzione è limitata a una percentuale massima (cpv. 3). Il mancato raggiungimento dei valori soglia non comporta alcuna conseguenza. Le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri a basse emissioni vengono ponderati per il raggiungimento del valore soglia in base alle loro emissioni di CO₂, analogamente alla regolamentazione UE. Sono considerate a basse emissioni le automobili con emissioni di CO₂ fino a circa 71 g di CO₂/km, nonché gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri con emissioni di CO₂ fino a 50 g di CO₂/km. Sul versante dei veicoli pesanti, per motivi di scarsa rilevanza pratica vengono presi in considerazione solo i veicoli a emissioni zero.

Sezione 5: Calcolo delle emissioni di CO₂ e dell'obiettivo individuale, nonché calcolo e riscossione della sanzione

Art. 27 Calcolo delle emissioni medie di CO₂ di un parco veicoli nuovi di un grande importatore

Le emissioni medie di CO₂ di un parco veicoli nuovi di un grande importatore si calcolano come in passato mediante la media delle emissioni di CO₂ dei veicoli immatricolati per la prima volta nell'anno di riferimento. Il contenuto dell'attuale capoverso 1 viene quindi ripreso ed è inoltre riportato nel nuovo allegato 4c, differenziato in base alle tipologie di veicoli all'interno delle formule di calcolo. Queste comprendono in particolare anche le riduzioni e le agevolazioni secondo gli articoli da 26 a 26c. Gli attuali capoversi 2, 3 e 4 sono obsoleti e vengono abrogati.

Per i veicoli pesanti (all. 4c n. 1.2) si applica una suddivisione in sottogruppi, come per il calcolo dell'obiettivo individuale. Per il calcolo delle emissioni determinanti di CO₂, i valori medi di CO₂ per sottogruppo nel parco veicoli nuovi di un grande importatore sono ponderati con le quote dei sottogruppi nel suo parco veicoli nuovi e con i fattori di ponderazione fissi per sottogruppo per la prestazione chilometrica e il carico utile.

Art. 27a Calcolo delle emissioni di CO₂ di un veicolo pesante

Per i veicoli pesanti, analogamente al calcolo delle emissioni determinanti di CO₂ dei parchi veicoli nuovi dei grandi importatori, si tiene conto del fattore di ponderazione per la prestazione chilometrica e il carico utile. La formula di calcolo è riportata in dettaglio al numero 2 dell'allegato 4c.

Art. 29 cpv. 1

La disposizione concernente la fissazione degli importi delle sanzioni è integrata con il regolamento (UE) 2019/1242, che viene utilizzato per determinare l'ammontare della sanzione per le emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

Art. 30, rubrica e cpv. 2

Sanzione per i grandi importatori

La disposizione sull'arrotondamento delle emissioni che superano l'obiettivo individuale viene estesa ai veicoli pesanti. Inoltre, la rubrica viene adeguata dal punto di vista redazionale. Ora il superamento dell'obiettivo individuale per le automobili, gli autoveicoli e i trattori a sella leggeri viene arrotondato a un centesimo.

Art. 35, rubrica, cpv. 1^{bis} e 3

Sanzione per i piccoli importatori

La disposizione in base alla quale la sanzione per le emissioni di CO₂ per i piccoli importatori deve essere corrisposta antecedentemente alla prima immatricolazione del veicolo non si applica ai veicoli pesanti. Per questa categoria di veicoli, la sanzione per le emissioni di CO₂ è calcolata solo l'anno successivo, indipendentemente dallo status di grande o piccolo importatore. Tale aspetto viene precisato di conseguenza. L'attuale capoverso 3 riguarda il 2022 e viene pertanto abrogato. Inoltre, la rubrica viene adeguata dal punto di vista redazionale.

Sezione 6: Resoconto e informazione al pubblico

Art. 36

L'attuale sezione 6, contenente soltanto l'articolo 36, viene abrogata. Questo articolo disciplinava il resoconto alle commissioni parlamentari competenti e l'informazione alla popolazione. La pubblicazione di informazioni sugli importatori e sui parchi veicoli, nonché il resoconto sul raggiungimento dei valori obiettivo, sono ora disciplinati negli articoli 13a e 13b della legge sul CO₂ riveduta.

Sezione 7: Utilizzazione dei proventi della sanzione di cui all'articolo 13 della legge sul CO₂

Art. 37

L'attuale sezione 7, contenente soltanto l'articolo 37, viene abrogata. Questo articolo disciplinava l'utilizzazione dei proventi della sanzione per le emissioni di CO₂. In vista della legge sul CO₂ riveduta non esiste più alcun fabbisogno di regolamentazione supplementare. Il principio finora sancito nel capoverso 1, in base al quale i proventi sono assegnati al Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato, è già disciplinato nell'articolo 37 della legge sul CO₂. Una definizione dettagliata dei proventi assegnati al Fondo a livello di ordinanza non è più ritenuta necessaria. Secondo l'articolo 38 della legge sul CO₂ riveduta, i costi di esecuzione sono indennizzati con i proventi della tassa sul CO₂. Secondo le vigenti regole contabili, in futuro gli interessi di mora dovranno essere contabilizzati come proventi e le perdite su debitori e i delcredere come riduzione dei proventi. Gli interessi sugli importi da rimborsare sono calcolati come onere di esecuzione.

Capitolo 4: Sistema di scambio di quote di emissioni

Sezione 1: Gestori di impianti

Art. 42 cpv. 1 e cpv. 3 lett. a

Tutti i gestori di impianti con una potenza termica totale installata pari ad almeno 10 megawatt ora possono partecipare volontariamente al SSQE secondo l'articolo 15 della legge sul CO₂. Viene meno il presupposto dell'esercizio di una determinata attività, il capoverso 1 viene adeguato di conseguenza e il capoverso 3 lettera a viene abrogato.

Art. 46 cpv. 2

La riduzione proporzionale dell'assegnazione a titolo gratuito nel caso in cui la quantità disponibile di diritti di emissione non fosse sufficiente per soddisfare tutte le richieste è ora regolamentata nell'articolo 19 capoverso 7 della legge sul CO₂. Come in passato, la somma delle quantità di diritti di emissione da assegnare calcolata anticipatamente per i periodi di assegnazione 2021–2025 e 2026–2030 (cfr. all. 9 n. 2.3 ordinanza sul CO₂) non può superare la quantità massima di diritti di emissione disponibile annualmente per l'assegnazione a titolo gratuito. Tale quantità corrisponde alla quantità di diritti di emissione di cui all'articolo 18 capoverso 1 della legge sul CO₂, dedotta la riserva per futuri partecipanti al SSQE o partecipanti in forte crescita secondo l'articolo 18 capoverso 3 della legge sul CO₂. Se la somma dei diritti di emissione da assegnare calcolata anticipatamente supera la quantità disponibile di diritti di emissione, si continuerà a effettuare una riduzione lineare di tutte le assegnazioni mediante un fattore di correzione intersettoriale. Questo sarà limitato al 5 per cento, a condizione che siano disponibili diritti di emissione trattenuti ai sensi dell'articolo 45 capoverso 2 dell'ordinanza sul CO₂ che non vengono assegnati a titolo gratuito. A causa della riduzione dei diritti di emissione massimi disponibili ai sensi dell'articolo 45 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ (v. spiegazioni sulla modifica dell'all. 8 n. 1), il fattore di correzione intersettoriale per il 2025 viene ricalcolato.

Sezione 1a: Operatori di aeromobili

Art. 46e cpv. 3 e 4

In linea con le normative dell'UE, a partire dal 2025 l'UFAM non trattiene diritti di emissione per operatori di aeromobili nuovi o in forte crescita. Secondo la disposizione transitoria contenuta nell'articolo 146y, già nel 2024 tali diritti di emissione non erano più trattenuti. I capoversi 3 e 4 dell'articolo 46e vengono pertanto abrogati.

Sezione 3: Rilevamento dei dati e monitoraggio

Art. 52 cpv. 1 e 5

Il capoverso 1 è rielaborato sotto il profilo redazionale.

Il rimando menzionato nell'attuale disposizione alla direttiva 2003/87/CE dell'UE⁵³ e la relativa nota vengono aggiornati. Come in passato, gli operatori di aeromobili che non raggiungono determinati valori limite e sono pertanto considerati emettitori di entità ridotta non sono tenuti a far verificare il loro rapporto di monitoraggio se sono soddisfatte le seguenti condizioni. L'operatore di aeromobili deve utilizzare lo strumento autorizzato dall'UE ai sensi del regolamento (UE) n. 606/2010 e riprendere senza variazioni i dati generati da Eurocontrol⁵⁴. Se l'operatore di aeromobili modifica tali dati in un secondo momento, il rapporto di monitoraggio dev'essere in ogni caso verificato. Tale aspetto viene precisato con la presente modifica (cpv. 5).

Sezione 4: Obbligo di consegna di diritti di emissione

Art. 55 cpv. 1^{bis}

Per il CO₂ catturato e stoccato a livello permanente o legato chimicamente e quindi non emesso, non si devono consegnare diritti di emissione. Una richiesta in tal senso per il CO₂ stoccato a livello permanente dal punto di vista geologico in Svizzera o sequestrato chimicamente all'interno di carbonati minerali impiegati in prodotti da costruzione può essere presentata se sono soddisfatti i requisiti di cui all'allegato 19 (lett. a). Per non dover rilasciare diritti di emissione per il CO₂ chimicamente legato in prodotti, si deve impedire che possa raggiungere l'atmosfera sia durante l'uso che nell'ambito dello smaltimento del prodotto. La limitazione ai carbonati minerali impiegati nei prodotti da costruzione offre una garanzia in tal senso e si ispira alle norme vigenti nell'UE (regolamento delegato [UE] 2024/2620)⁵⁵. Il sequestro geologico è possibile anche in siti di stoccaggio approvati negli Stati contraenti del SEE; nel SEE è consentito anche il legame chimico permanente in prodotti conformemente alle regole vigenti nel SSQE dell'UE (lett. b). Per il CO₂ catturato e successivamente utilizzato ed emesso, permane l'obbligo di consegna dei diritti di emissione per il gestore dell'impianto che ha causato le emissioni di CO₂. Ciò indipendentemente dalla modalità, dal momento e dal luogo dell'utilizzo.

Sezione 5: Registro dello scambio di quote di emissioni

Art. 65 lett. g

La lettera g viene integrata, in quanto i gestori con impegno di riduzione possono ora far computare, in una determinata misura, gli attestati per il soddisfacimento dell'impegno di riduzione (v. art. 72e).

⁵³ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio, GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32; modificata, da ultimo, dal regolamento (UE) 2024/795, GU L, 2024/795, 29.2.2024.

⁵⁴ Regolamento (UE) n. 606/2010 della Commissione, del 9 luglio 2010, relativo all'approvazione di uno strumento semplificato sviluppato dall'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) per stimare il consumo di combustibile di alcuni operatori aerei a emissioni ridotte, versione secondo GU L 175 del 10.7.2010, pag. 25.

⁵⁵ Regolamento delegato (UE) 2024/2620 della Commissione, del 30 luglio 2024, che integra la direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti secondo cui ritenere i gas a effetto serra legati chimicamente in modo permanente in un prodotto, versione della GU L, 2024/2620, 4.10.2024.

Capitolo 5: Impegno di riduzione delle emissioni di gas serra

Sezione 1: Condizioni e contenuto

Art. 66 Condizioni

I gestori di impianti che svolgono un'attività economica o determinate attività di diritto pubblico possono impegnarsi verso la Confederazione a ridurre le emissioni di gas serra in una determinata misura ogni anno fino al 2040 (impegno di riduzione). A tale scopo viene restituita loro la tassa sul CO₂ già versata. La produzione di calore o freddo per gli edifici abitativi e le persone private continuerà invece a non poter beneficiare di alcuna esenzione. Per le aree di diffusione, le utilizzazioni miste e i fornitori di calore, almeno il 60 per cento delle emissioni di gas serra prodotte sul posto deve pertanto essere riconducibile a un'attività che dà diritto all'esenzione (cpv. 1).

Il capoverso 2 definisce l'attività economica. Si è in presenza di un'attività economica e non privata se il gestore è iscritto nel registro di commercio (lett. a), dispone di un numero IDI (lett. b) ed esercita l'attività in concorrenza con altri attori del mercato (lett. c). Con quest'ultimo criterio si stabilisce anche la delimitazione rispetto all'attività di diritto pubblico. L'assolvimento di compiti pubblici da parte o per conto di un ente pubblico non è esposto a tale genere di concorrenza ed è quindi soggetto anche al diritto sugli appalti pubblici, per esempio alla legge federale del 21 giugno 2019⁵⁶ sugli appalti pubblici (LAPub) o al concordato intercantonale del 25 novembre 1994/15 marzo 2001⁵⁷ sugli appalti pubblici (CIAP). Non è quindi possibile un impegno di riduzione per l'adempimento di compiti pubblici, ad eccezione delle attività di diritto pubblico di cui al capoverso 4. L'impegno di riduzione è inteso come strumento di politica climatica per l'industria e il commercio ad alta intensità di gas serra, non per il settore residenziale, laddove la tassa sul CO₂ è intesa a generare risparmi. Di conseguenza la produzione di calore o di freddo per gli edifici abitativi non è considerata come attività economica e resta assoggettata all'obbligo di pagare la tassa sul CO₂ (cpv. 3).

Il capoverso 4 menziona le attività svolte da enti pubblici per le quali è possibile un impegno di riduzione. Tali attività di diritto pubblico possono essere svolte anche su mandato di enti pubblici. Si tratta di attività per le quali esiste un'evidente concorrenza nei confronti di fornitori che non sono di diritto pubblico. Analogamente a quanto previsto per i produttori di teleriscaldamento o teleraffreddamento che non sono di diritto pubblico, i produttori di diritto pubblico possono assumere un impegno di riduzione, a condizione che al massimo il 40 per cento dei combustibili fossili utilizzati sia impiegato per la produzione di calore per riscaldamento o freddo per edifici abitativi (lett. e).

Ai sensi dell'articolo 104 capoverso 2 lettera a, i gestori con un impegno di riduzione non ricevono alcun finanziamento dal Programma Edifici. Per interpretazione inversa, i gestori i cui provvedimenti sono stati finanziati dal Programma Edifici non possono assumere alcun impegno di riduzione per l'anno in questione (cpv. 5). Poiché l'ordinanza sul CO₂ entra in vigore nel 2025 con effetto retroattivo, non si può escludere che vengano presentate domande per la definizione di un impegno di riduzione anche se ai Cantoni sono già state presentate domande per il Programma Edifici per lo stesso anno. In questo caso il gestore deve ritirare una delle domande. Se è già stato effettuato un pagamento a valere sul Programma Edifici, l'UFAM respinge la domanda di impegno di riduzione per l'anno in questione.

Art. 66a Contenuto dell'impegno di riduzione

L'entità dell'impegno di riduzione è stabilita mediante un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o mediante un obiettivo basato sui provvedimenti (cpv. 1). Come requisito minimo per l'impegno di riduzione con obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, la lettera a prevede che tale obiettivo comprenda un aumento dell'efficienza pari almeno al 2,25 per cento annuo rispetto al valore iniziale, anche se l'obiettivo definito nella convenzione sugli obiettivi è inferiore. Il valore iniziale si riferisce ai due anni precedenti l'inizio della durata della convenzione. Se l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra stabilito nella convenzione sugli obiettivi è superiore al 2,25 per cento, per l'impegno di riduzione si utilizzerà il valore più elevato. Il valore del 2,25 per cento è la media

⁵⁶ RS 172.056.1

⁵⁷ RS 172.056.5. Per i gestori di impianti ubicati in Cantoni che non hanno sottoscritto il CIAP, si applicano per analogia le norme relative alla delimitazione delle attività economiche rispetto ai compiti pubblici.

risultante dall'obiettivo settoriale dell'intera industria secondo l'articolo 4 LOCl. Per il conseguimento dell'obiettivo intermedio 2040, a partire dal 2025 è necessaria una riduzione annua pari almeno all'1,95 per cento. Per i gestori con un impegno di riduzione delle emissioni di gas serra che, nel piano di decarbonizzazione, devono illustrare come ridurranno sensibilmente le emissioni dei gas serra entro il 2040 (cfr. art. 31a legge sul CO₂) e che, come controprestazione per la riduzione, riceveranno il rimborso della tassa sul CO₂, l'obiettivo intermedio secondo la LOCl, applicabile anche alle imprese che pagano la tassa, è troppo basso. Questo anche perché i gestori con un impegno di riduzione entro il 2030 possono conseguire una parte della riduzione con attestati nazionali o esteri. Linearizzando l'obiettivo del saldo netto pari a zero entro il 2050 si ottiene una riduzione annua del 3,32 per cento. Questo obiettivo è tendenzialmente troppo elevato per gli anni 2025–2040, poiché con lo sviluppo tecnologico si prevede che determinate misure di decarbonizzazione rilevanti saranno attuate solo dopo il 2040. L'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra non deve essere rispettato su base annua, ma nel 2030 o nel 2040 per i rispettivi periodi.

Per l'impegno di riduzione con obiettivo basato sui provvedimenti si considera come requisito minimo un'efficacia dei provvedimenti che ammonta annualmente al 2,25 per cento delle emissioni di gas serra del valore iniziale della convenzione sugli obiettivi. Anche l'obiettivo basato sui provvedimenti non deve essere rispettato su base annua, ma nel 2030 o nel 2040 per i rispettivi periodi. Il valore iniziale si riferisce ai due anni precedenti l'inizio della durata della convenzione. Se la convenzione sugli obiettivi presenta un'efficacia dei provvedimenti inferiore, si applica il valore minimo. Se invece presenta un'efficacia dei provvedimenti superiore, si utilizzerà il valore effettivo. Il valore del 2,25 per cento è ricavato analogamente all'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra (lett. b).

Una convenzione sugli obiettivi secondo l'articolo 41 o 46 capoverso 2 LEne è un presupposto obbligatorio per la stipula di un impegno di riduzione, indipendentemente dal fatto che l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti dell'impegno di riduzione sia stabilito con il valore minimo del 2,25 per cento o con un valore obiettivo più elevato tratto dalla convenzione sugli obiettivi. Le convenzioni sugli obiettivi possono essere utilizzate per la restituzione della tassa sul CO₂ e del supplemento rete, nonché per l'adempimento delle prescrizioni cantonali.

Le emissioni determinanti di gas serra comprendono non solo le emissioni di CO₂ dall'utilizzo di combustibili fossili classici e rifiuti di combustibili fossili, ma anche quelle derivanti da processi come le emissioni geogene di CO₂ generate nell'ambito di processi o le emissioni causate dalla produzione di acciaio ed etilene. Se l'impegno di riduzione è stabilito sulla base del valore minimo del 2,25 per cento, come valore di partenza sono rilevanti solo le emissioni di gas serra dei combustibili fossili classici. I valori minimi di cui al capoverso 1 non si applicano alle emissioni geogene di CO₂ generate nell'ambito di processi o a quelle derivanti dall'utilizzo di rifiuti di combustibili fossili (cpv. 2).

Possono far parte dell'impegno di riduzione anche i provvedimenti che catturano il CO₂ proveniente dagli impianti del gestore con un impegno di riduzione, lo stoccano a livello permanente nel sottosuolo o lo sequestrano chimicamente all'interno di carbonati minerali impiegati in prodotti da costruzione contribuendo a evitare le emissioni di CO₂. Il CO₂ stoccato a livello permanente dal punto di vista geologico in Svizzera o legato chimicamente deve soddisfare i requisiti di cui all'allegato 19. Per poter far valere come provvedimento il CO₂ chimicamente legato in prodotti, si deve impedire che possa raggiungere l'atmosfera sia durante l'uso che nell'ambito dello smaltimento del prodotto. La limitazione ai carbonati minerali impiegati nei prodotti da costruzione offre una garanzia in tal senso e si ispira alle norme del SSQE. Lo stoccaggio geologico è possibile anche in un sito di stoccaggio approvato in Stati contraenti del SEE (cpv. 3).

Secondo il capoverso 4, per un impegno di riduzione sono rilevanti in una convenzione sugli obiettivi tutti i provvedimenti con una durata d'ammortamento fino a sei anni, e fino a dodici nel caso dei provvedimenti relativi a edifici e impianti. La durata d'ammortamento si calcola secondo la direttiva dell'UFE⁵⁸ sulla base della quota percentuale dei costi d'investimento utilizzata per la riduzione di CO₂, dell'efficacia dei provvedimenti e del prezzo del vettore energetico, inclusa la tassa sul CO₂ ed esclusa l'imposta sul

⁵⁸ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto

valore aggiunto⁵⁹. Questi requisiti non valgono per le convenzioni sugli obiettivi stipulate prima del 1° gennaio 2025. Nel caso di convenzioni sugli obiettivi vigenti, le durate d'ammortamento attualmente in vigore sono mantenute fino alla scadenza (art. 146aa).

Art. 67 Impegno di riduzione con obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra

Quando assumono un impegno di riduzione, i gestori di impianti possono scegliere tra due diversi modelli: l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti (v. art. 66a). Un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra può essere perseguito solo dai gestori di impianti che nei due anni precedenti alla domanda hanno emesso nell'esercizio ordinario almeno 200 tonnellate di CO₂eq all'anno (cpv. 1 lett. a) o che intendono chiedere il rimborso del supplemento rete ai sensi dell'articolo 39 LEnE (lett. b). Diversamente dal precedente obiettivo di emissione in termini assoluti, l'obiettivo di efficienza a livello di emissioni di gas serra è espresso con un valore obiettivo di efficienza relativo in percentuale. I gestori devono disporre di una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la LEnE, che risulti in vigore nel tool per le convenzioni sugli obiettivi e il loro monitoraggio della Confederazione (tool COM). Per poter utilizzare una convenzione sugli obiettivi esistente, il perimetro geografico deve coincidere con l'impegno di riduzione e dev'essere raggiunto il valore limite di almeno 200 tonnellate di CO₂eq, tranne che per le convenzioni sugli obiettivi relative al rimborso del supplemento rete.

Art. 68 Impegno di riduzione con obiettivo basato sui provvedimenti

L'attuale obiettivo basato sui provvedimenti viene mantenuto. A livello di elaborazione e di monitoraggio annuo, esso rappresenta una semplificazione rispetto all'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra e può essere richiesto solo dai gestori di impianti che nei due anni precedenti alla domanda hanno emesso nell'esercizio ordinario non più di 1500 tonnellate di CO₂eq all'anno. I gestori devono disporre di una convenzione sugli obiettivi valida con la Confederazione secondo la LEnE, che risulti in vigore nel tool COM. Per poter utilizzare una convenzione sugli obiettivi esistenti, il perimetro geografico deve coincidere con l'impegno di riduzione e dev'essere rispettato il valore limite di massimo 1500 tonnellate di CO₂eq.

Art. 68a Raggruppamento per l'impegno di riduzione

Diversi gestori di impianti possono riunirsi e assumere congiuntamente un impegno di riduzione con un obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o di obiettivo basato sui provvedimenti. Un tale raggruppamento di impianti è possibile anche se un'impresa gestisce impianti ubicati in diversi siti o se diverse imprese raggruppano i loro impianti. Il raggruppamento s'impegna a ridurre congiuntamente le emissioni di gas serra e a rispettare l'impegno di riduzione. In ogni sito devono essere soddisfatte le condizioni relative anche a un impegno di riduzione individuale secondo l'articolo 66. Per esempio, ogni singolo gestore deve svolgere un'attività che legittimi all'esenzione dalla tassa e deve poter definire provvedimenti presso il proprio sito (cpv. 1).

Secondo la legislazione in materia di energia, di norma viene redatta una convenzione sugli obiettivi per ogni impresa⁶⁰. Se per assumere un impegno di riduzione diverse imprese formano un raggruppamento, le rispettive convenzioni sugli obiettivi vengono combinate in un'unica convenzione sovraordinata che rappresenta tutti i siti oggetto dell'impegno di riduzione. Il perimetro geografico della convenzione sugli obiettivi, individuale o di gruppo, deve corrispondere al perimetro dell'impegno di riduzione. Nell'ambito della domanda occorre dunque assicurarsi che nella convenzione sugli obiettivi sia indicato il potenziale individuale per ogni sito e siano definiti i provvedimenti. Le dimensioni del raggruppamento per un impegno di riduzione condiviso sono limitate al massimo a impianti in 50 siti. Dalle esperienze dell'ultimo periodo d'impegno con dimensioni dei raggruppamenti superiori a 50 siti è emerso che diversi gestori non hanno realizzato provvedimenti propri ma beneficiato piuttosto dell'efficacia dei provvedimenti di altri membri del raggruppamento. Man mano che aumenta il numero di siti, diventa sempre più difficile avere una visione chiara delle convenzioni sugli obiettivi, dei piani di decarbonizzazione e delle domande di

⁵⁹ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, capitolo 5.4 Calcolo dell'efficienza economica; link: [Aiuto \(admin.ch\)](#)

⁶⁰ Esiste un'eccezione per i siti che partecipano al SSQE e rappresentano l'ubicazione SSQE nella convenzione sugli obiettivi.

restituzione. Inoltre, in un raggruppamento formato da più di 50 siti diventa impossibile garantire la qualità dei controlli e degli audit. La qualità e l'efficacia di questo strumento possono dunque essere garantite solo fissando un limite massimo al numero di siti che possono formare un raggruppamento (cpv. 2). L'UFAM può concedere deroghe al limite massimo laddove le ubicazioni siano gestite in modo centralizzato, per esempio se tutti i siti appartengono a un'impresa o sono gestiti da una cooperativa.

Il piano di decarbonizzazione deve includere tutti i siti dell'impegno di riduzione. Se sono stati allestiti più piani di decarbonizzazione individuali, questi possono essere riuniti ai fini della presentazione. A questo proposito, le informazioni aggregate devono essere inserite in un modulo messo a disposizione dall'UFAM (cpv. 3).

Il raggruppamento di emissioni deve designare un rappresentante che fungerà da interlocutore per l'UFAM e presenterà la domanda e il rapporto di monitoraggio (cpv. 4).

Sezione 2: Domanda di determinazione di un impegno di riduzione

Art. 69

I gestori di impianti che intendono stipulare un impegno di riduzione devono presentare una domanda all'UFAM tramite il portale CORE entro il 1° settembre dell'anno precedente (cpv. 1). Per motivi di esecuzione, un impegno di riduzione inizia sempre il 1° gennaio di un anno e dura fino al 31 dicembre 2040. Per un impegno di riduzione a partire dal 2025 o dal 2026, la domanda deve essere presentata entro il 1° settembre 2025 (art. 146*ab*).

Il capoverso 2 stabilisce le indicazioni che la domanda deve contenere in ogni caso:

- il nome e l'indirizzo del gestore dell'impianto che presenta la domanda, a cui viene notificata la decisione e che, nel caso di raggruppamento, rappresenta gli interessi dei gestori raggruppati nell'impegno di riduzione (lett. a);
- i nomi e gli indirizzi di tutti i gestori degli impianti inclusi aderenti a un raggruppamento per un impegno di riduzione (lett. b). I siti sono elencati nella decisione, affinché l'UDSC possa rimborsare la tassa sul CO₂;
- il nome e le informazioni di contatto delle persone competenti del gestore degli impianti e del consulente energetico (lett. c);
- informazioni sull'attività economica o di diritto pubblico, ad esempio se il gestore degli impianti è assoggettato al diritto sugli appalti pubblici. Nel caso di raggruppamenti per un impegno di riduzione, le informazioni devono essere fornite per tutti gli impianti inclusi (lett. d);
- indicazioni sulle emissioni di gas serra causate nei due anni precedenti in tonnellate di CO₂eq. Ritenuto che la domanda è presentata l'anno precedente, nel caso di un impegno di riduzione a partire dal 2026 si tratta delle emissioni degli anni 2023 e 2024; per un impegno di riduzione a partire dal 2025 si applica l'articolo 146*ab* (lett. e);
- un'analisi del potenziale di riduzione conformemente alla direttiva dell'UFE⁶¹ (lett. f);
- i numeri EGID e IDI di tutti gli impianti inclusi nell'impegno di riduzione (lett. g e h) per l'esclusione del Programma Edifici e per l'informazione sull'attività economica;
- le casse di compensazione e tutti i numeri di conteggio AVS (lett. i) per l'esclusione dalla redistribuzione della tassa sul CO₂. Se i numeri di conteggio AVS comprendono anche personale attivo in sedi non esentate dalla tassa sul CO₂ o partecipanti al SSQE, occorre indicare la suddivisione delle masse salariali tra le sedi (lett. j);
- una convenzione sugli obiettivi attuale con l'obiettivo perseguito di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti (lett. k).

⁶¹ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto

L'UFAM può chiedere ulteriori informazioni di cui necessita per la determinazione dell'impegno di riduzione (cpv. 3). Può inoltre chiedere che i gestori che utilizzano combustibili diversi da quelli fossili classici (p. es. rifiuti di combustibili fossili) presentino un piano di monitoraggio secondo l'articolo 51 (cpv. 4). L'UFAM ha altresì la possibilità di prorogare adeguatamente il termine per la fornitura delle informazioni di cui alle lettere f e k (analisi del potenziale di riduzione e convenzione sugli obiettivi, cpv. 5).

Art. 70

L'articolo sull'emissione di decisioni è abrogato, poiché tale disposizione è superflua. Dall'articolo 5 della legge del 20 dicembre 1968⁶² sulla procedura amministrativa (PA) risulta cos'è una decisione. Dato che la domanda deve essere inoltrata all'UFAM, è altresì chiaro che l'UFAM emana tale decisione.

Art. 71

L'articolo relativo al miglioramento dei prodotti al di fuori dei propri impianti di produzione viene abrogato, dal momento che l'articolo 31 capoverso 5 della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Sezione 3: Rapporto di monitoraggio e piano di decarbonizzazione

Art. 72 Rapporto di monitoraggio

I gestori di impianti presentano annualmente all'UFE tramite il tool COM, entro il 31 maggio dell'anno successivo, il loro rapporto di monitoraggio nella forma prescritta. L'onere per l'allestimento del rapporto di monitoraggio è analogo a quello del periodo d'impegno 2013–2024 e dipende sostanzialmente dalla complessità dell'impianto. Se i gestori di impianti utilizzano le proprie convenzioni sugli obiettivi per diversi ambiti di utilizzo, beneficiano del fatto che l'onere insorgerà una volta sola. L'UFE inoltra i rapporti di monitoraggio all'UFAM (cpv. 1).

Il rapporto contiene informazioni sulle emissioni effettive di gas serra (cpv. 2 lett. a), sui provvedimenti attuati e sui loro effetti (lett. b), nonché, su tale base, sulla relativa evoluzione dell'efficienza per l'obiettivo in termini di emissioni di gas serra (lett. c). Per rendere plausibili le emissioni effettive e il rimborso della tassa sul CO₂, occorre presentare l'evoluzione degli indicatori di produzione (lett. d) e una contabilità merci dei combustibili utilizzati (lett. e). Eventuali scostamenti dai valori obiettivo della convenzione sugli obiettivi o dell'impegno di riduzione devono essere motivati ed eventuali provvedimenti correttivi descritti (lett. f). I provvedimenti promossi dalla Confederazione non contribuiscono al rispetto dell'impegno di riduzione e devono quindi essere indicati separatamente nel rapporto di monitoraggio come provvedimenti speciali secondo la direttiva dell'UFE⁶³. Tale fattispecie riguarda attualmente i provvedimenti per i quali sono stati rilasciati attestati o accordati aiuti finanziari secondo l'articolo 6 LOCl, nonché gli impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo che ricevono una sovvenzione secondo l'articolo 113e (lett. g). Per una migliore visione d'insieme, tutti questi dati devono essere presentati in una tabella riassuntiva sotto forma di serie temporale e messi a confronto con i dati degli anni precedenti e con i valori obiettivo (lett. h). Nel caso dei raggruppamenti, i dati secondo le lettere a, b, d, e e g devono essere indicati singolarmente per tutti i siti nel rapporto di monitoraggio.

Per le quote di biomassa dei combustibili è possibile applicare un fattore di emissione pari a zero solo se il carbonio presente nelle emissioni di CO₂ generate proviene dal ciclo naturale. Il gestore con un impegno di riduzione deve dimostrare che gli è stata attribuita la quantità corrispondente di garanzie di origine nel sistema di GO. Inoltre, la quantità di combustibili rinnovabili acquistati deve essere indicata sulle fatture, altrimenti non sarà possibile procedere al computo nemmeno in presenza di una garanzia di origine. Su richiesta, devono essere trasmessi anche i dati dei singoli impianti (cpv. 3).

Possono essere richieste ulteriori informazioni necessarie per valutare il monitoraggio (cpv. 4).

⁶² RS 172.021

⁶³ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto

Art. 72a Contenuto del piano di decarbonizzazione

L'impegno di riduzione di cui all'articolo 31a lettera b della legge sul CO₂ deve ora comprendere la presentazione di un piano di decarbonizzazione. L'onere necessario per l'allestimento dipende sostanzialmente dalla complessità dei processi che devono essere rappresentati. Dal momento che il piano deve essere presentato entro tre anni dall'inizio dell'impegno di riduzione, l'onere iniziale per un impegno di riduzione può essere ripartito su più anni, alleggerendo così il gestore.

La scelta del metodo di allestimento del piano di decarbonizzazione è fondamentalmente libera, per consentire al gestore di sfruttare gli strumenti che già utilizza per pianificare la decarbonizzazione. Devono essere rispettati i seguenti requisiti minimi di cui al capoverso 1. La lettera a stabilisce che devono essere rappresentate le emissioni dirette di gas serra secondo la definizione di cui all'articolo 2 LOCl e che devono essere obbligatoriamente contabilizzati solo i combustibili fossili. I gestori interessati dalle emissioni geogene o legate all'incenerimento dei rifiuti sono incoraggiati a includerle nei loro piani di decarbonizzazione, ad esempio attraverso i propri obiettivi di riduzione e il piano dei provvedimenti. I gestori possono includere volontariamente altre emissioni dirette (carburanti) e indirette (energia elettrica o prelievo di calore), nonché le emissioni di processi a monte o a valle. La descrizione degli impianti e dei processi (lett. b) e delle emissioni ad essi assegnate costituisce la base per l'analisi e la descrizione delle soluzioni tecniche che possono consentire di evitare le emissioni di gas serra da combustibili (lett. c). I provvedimenti contenuti nel piano di decarbonizzazione devono essere ricavati dall'analisi e definiti in modo che il loro effetto cumulativo consenta il raggiungimento degli obiettivi (lett. d) e sia rispettato il percorso di abbattimento di cui alla lettera e. L'analisi del potenziale effettuata nell'ambito della convenzione sugli obiettivi può servire da base per redigere l'elenco dei provvedimenti del piano di decarbonizzazione. Questo può contenere tutti i provvedimenti rilevanti integrati nell'impegno di riduzione. A seconda dell'obiettivo, il piano dei provvedimenti dovrebbe andare oltre l'impegno di riduzione e prevedere provvedimenti aggiuntivi. Secondo la lettera e, l'obiettivo per il 2040 del piano di decarbonizzazione si orienta all'obiettivo di cui agli articoli 3 e 4 LOCl. In altre parole il percorso di abbattimento dev'essere concepito in modo tale che, con una riduzione lineare, le emissioni di gas serra siano pari a zero entro il 2050, fatta eccezione per le emissioni difficilmente evitabili. I gestori possono definire volontariamente obiettivi intermedi od obiettivi per il periodo successivo al 2040.

L'elenco dei provvedimenti costituisce un elemento centrale del piano di decarbonizzazione e deve includere almeno le seguenti informazioni: una descrizione precisa del provvedimento (cpv. 2 lett. a), una stima dei costi dell'attuazione (costi di pianificazione, d'investimento e d'esercizio, lett. b), la riduzione calcolata delle emissioni di gas serra o le emissioni negative calcolate in tonnellate di CO₂eq e l'influsso sul consumo di energia (aumento o calo, lett. c). Dev'essere inoltre creata una tabella di marcia per l'attuazione prevista dalla messa in servizio fino al raggiungimento del pieno effetto (lett. d).

I cronoprogrammi individuali per imprese secondo l'articolo 3 dell'ordinanza del 27 novembre 2024⁶⁴ sulla protezione del clima (OOCl) possono essere utilizzati sostanzialmente come piani di decarbonizzazione, in quanto l'entità delle emissioni e la durata nel tempo sono intesi in termini più ampi rispetto ai requisiti minimi dei piani di decarbonizzazione. I gestori devono tuttavia attenersi ai requisiti specifici, in particolare per quanto riguarda il perimetro e il formato di fornitura dei dati. I dati trasmessi tramite il modulo UFAM riguardano soltanto i siti ubicati entro il perimetro dell'impegno di riduzione. L'OOCl prevede anche la possibilità, per i settori, di allestire cosiddetti cronoprogrammi per settori. Il contenuto di un cronoprogramma per settore si differenzia in alcuni punti dal cronoprogramma individuale. Per esempio viene effettuata una stima relativa dell'effetto dei provvedimenti sull'intero settore, in percentuale. A causa di queste differenze, i cronoprogrammi per settori non possono essere utilizzati direttamente come piani di decarbonizzazione. I gestori di impianti che formano un raggruppamento secondo l'articolo 68a e appartengono allo stesso settore possono però rifarsi, per l'elaborazione del piano di decarbonizzazione, al cronoprogramma per settore di cui all'articolo 4 OOCli, con particolare riguardo per la pianificazione dei provvedimenti.

Le riduzioni di emissioni per progetti al di fuori dell'impresa (compensazione od «offsetting» con progetti di riduzione esterni), gli attestati o i certificati secondo standard volontari non sono computabili ai fini degli obiettivi del piano di decarbonizzazione (cpv. 3).

⁶⁴ RS 814.310.1

Art. 72b Controllo del piano di decarbonizzazione

Per garantire la qualità del contenuto e l'aggiornamento dei piani di decarbonizzazione nonostante la libertà nella scelta del metodo, questi devono essere controllato da un consulente registrato, a spese del gestore. Sono abilitati i consulenti registrati dall'UFE secondo l'articolo 8 OOCli. L'UFE tiene un elenco pubblico dei consulenti registrati. Sono ammessi anche consulenti energetici certificati da Agenzia Cleantech Svizzera (act) e Agenzia dell'economia per l'energia (AEnEC), che sono pool di consulenti autorizzati come organizzazioni private. Il controllo non può essere effettuata dalla stessa persona che ha elaborato il piano di decarbonizzazione (principio del controllo incrociato).

Art. 72c Presentazione e aggiornamento del piano di decarbonizzazione

Entro il 31 dicembre del terzo anno dell'impegno di riduzione dev'essere presentato all'UFAM un piano di decarbonizzazione. Nel caso di un impegno di riduzione a partire dal 2025, il termine è quindi il 31 dicembre 2027. Nell'autunno del 2025 l'UFAM stabilisce in quale forma dev'essere trasmesso il piano di decarbonizzazione. Il piano completo deve poter essere trasmesso in formato PDF. L'UFAM mette inoltre a disposizione un modulo per le informazioni del piano di decarbonizzazione che vengono inserite nel sistema CORE (cpv. 1).

Il capoverso 2 stabilisce che l'aggiornamento del piano di decarbonizzazione dev'essere presentato ogni tre anni entro il 31 dicembre. Se la prima versione del piano di decarbonizzazione è presentata per esempio nel 2026, l'aggiornamento dev'essere effettuato entro il 31 dicembre 2029. Nell'ambito dell'aggiornamento si dovrebbero valutare in particolare l'evoluzione delle emissioni effettive e l'efficacia dei provvedimenti adottati in riferimento all'obiettivo. Qualora emerga una certa lacuna tra il percorso di riduzione e le emissioni effettive di gas serra, sarà opportuno fornire una motivazione ed effettuare una nuova valutazione dei provvedimenti o del potenziale di riduzione.

Analogamente alla fornitura della prima versione del piano di decarbonizzazione, anche l'aggiornamento viene presentato con il modulo predisposto dall'UFAM in modo da poter inserire i dati pertinenti nel sistema CORE (cpv. 3).

Sezione 4: Adempimento dell'impegno di riduzione

Art. 72d Mancato computo delle riduzioni delle emissioni

Per i gestori con un impegno di riduzione, i provvedimenti per i quali sono stati rilasciati attestati o è concesso un aiuto finanziario della Confederazione, per esempio per tecnologie e processi innovativi secondo l'articolo 6 LOCl o per impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo secondo l'articolo 113e, non contribuiscono al rispetto dell'impegno di riduzione. Il gestore ne indica pertanto l'effetto come provvedimenti speciali secondo la direttiva dell'UFE⁶⁵. Per quanto riguarda l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra, l'effetto dei provvedimenti speciali non viene computato al fine di esaminare il rispetto dell'impegno di riduzione e le emissioni ridotte sono sommate alle emissioni effettivamente causate. Nell'obiettivo basato sui provvedimenti, i provvedimenti speciali non possono essere inclusi nell'elenco di provvedimenti. Se sono rilasciati attestati, il computo delle emissioni così rilevate avviene in base al numero di attestati richiesti e poi rilasciati per impianto, notificato all'UFAM secondo l'articolo 9 capoverso 7, come emissioni supplementari (lett. a). Altrimenti si utilizzano le informazioni contenute nel rapporto di monitoraggio secondo l'articolo 72 capoverso 2 lettera g (lett. b).

Art. 72e Computo di attestati all'adempimento dell'impegno di riduzione nel 2030

L'impegno di riduzione si ritiene adempiuto se è stato raggiunto l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato su provvedimenti. Per valutare l'adempimento dell'impegno di riduzione si considera non il singolo anno, bensì i periodi 2025–2030 nel 2030 e 2031–2040 nel 2040. Se nel 2030 un gestore non ha raggiunto l'obiettivo definito di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato su provvedimenti per il periodo 2025–2030, per adempiere al suo impegno di

⁶⁵ Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto

riduzione può farsi computare attestati nazionali o internazionali a copertura della lacuna relativa all'obiettivo. In tal caso l'entità non deve superare il 2,5 per cento delle emissioni effettive di gas serra del periodo 2025–2030 (cpv. 1). Se entro il 2030 viene conseguito il 75 per cento circa dell'efficacia teorica dei provvedimenti, in genere il gestore dovrebbe essere in grado di soddisfare il proprio impegno di riduzione con il rilascio di attestati in misura pari al 2,5 per cento.

La quantità ammessa di attestati computabili viene ridotta se il gestore, per esempio a causa di un impegno di riduzione ridotto dopo il 2025 o della chiusura di un'azienda prima del 2030, è esentato dalla tassa sul CO₂ solo in via temporanea (cpv. 2). Nel periodo 2031–2040 non è prevista alcuna possibilità di computo degli attestati.

Art. 72f Non considerazione delle emissioni supplementari di gas serra in caso di cambiamento del vettore energetico e di produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva

Gli attuali articoli transitori 146v e 146w, applicabili fino al 2024, sono ripresi nell'articolo 72f.

Le emissioni supplementari di gas serra causate da un gestore di impianti bicomustibili a seguito di un cambiamento del combustibile raccomandato dal Dipartimento federale dell'economia, della formazione e della ricerca (DEFR) o dal DATEC oppure ordinato dal Consiglio federale non sono considerate come emissioni del gestore ai fini dell'adempimento dell'impegno di riduzione (cpv. 1 lett. a). Ciò vale anche per emissioni supplementari di gas serra causate da un gestore di impianti di cogenerazione a seguito di un prelievo dalla riserva secondo l'ordinanza del 25 gennaio 2023⁶⁶ sulla riserva invernale (OREI) (lett. b).

Ogni anno entro il 31 maggio dell'anno successivo deve essere presentata all'UFAM una domanda di non considerazione delle emissioni di gas serra, come parte del rapporto di monitoraggio della convenzione sugli obiettivi (cpv. 2). In tale domanda devono essere indicati il tipo e la quantità del nuovo vettore energetico impiegato in seguito al cambiamento dello stesso, del vettore energetico sostituito nonché il tipo e la quantità del vettore energetico ulteriormente impiegato per la produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva (cpv. 3 lett. a). Devono essere indicate altresì le emissioni supplementari da ciò causate in tonnellate di CO₂eq (lett. b) e la durata del cambiamento di vettore energetico o della produzione di energia elettrica a seguito di un prelievo dalla riserva (lett. c).

Sezione 5: Adeguamento e fine anticipata dell'impegno di riduzione

Art. 73 Obbligo di notifica in caso di cambiamenti

Tutte le modifiche che possono incidere sull'impegno di riduzione (lett. a), come per esempio modifiche degli impianti o della produzione, ma anche errori scoperti dal gestore stesso, devono essere notificate senza indugio. In particolare, il gestore di impianti deve notificare tempestivamente un aumento delle emissioni di gas serra che potrebbe comportare una partecipazione al SSQE (lett. b), un cambiamento del gestore o una vendita degli impianti (lett. c), modifiche riguardanti le casse di compensazione o i numeri di conteggio AVS (lett. d) e la modifica delle persone di contatto competenti (lett. e).

Art. 73a Esclusione di un gestore da un impegno di riduzione di un raggruppamento

L'impegno di riduzione del raggruppamento di emissioni dura di norma sino alla fine del 2040. Un'esclusione anticipata di un singolo sito dal raggruppamento è possibile solo se il sito è stato venduto e il nuovo gestore non intende proseguire l'impegno di riduzione (lett. a), se un gestore di impianti deve partecipare nuovamente al SSQE a seguito di un aumento delle emissioni (lett. b), se un gestore nell'ubicazione non utilizza più combustibili fossili classici a scopo energetico nell'esercizio ordinario (lett. c) o non soddisfa più le condizioni per un impegno di riduzione, per esempio perché il gestore modifica l'attività nel sito (lett. d). Se al termine della durata decennale della convenzione sugli obiettivi per un sito non ne viene impostata una nuova, il gestore viene escluso dal raggruppamento, anche nel caso in cui per un sito non venga presentato entro tre anni alcun piano di decarbonizzazione (lett. e).

⁶⁶ RS 734.722

L'impegno di riduzione rimane valido per gli altri gestori del raggruppamento. Pertanto, l'esclusione di un gestore ha un impatto diretto sui gestori che rimangono all'interno dell'impegno di riduzione. La decisione modificata viene notificata al rappresentante del raggruppamento di cui all'articolo 68a capoverso 4. L'UFAM non è in nessun modo tenuto a informare gli altri gestori del raggruppamento. Il rapporto tra i gestori esclusi e quelli che rimangono nell'impegno di riduzione è di diritto privato, perciò anche le ripercussioni sul calcolo delle emissioni effettive di gas serra e gli obblighi dei singoli gestori di rispettare l'impegno di riduzione del raggruppamento devono essere disciplinati sul piano del diritto privato. Se l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente a fine 2030 (art. 74c cpv. 1), ciò vale anche per l'intero raggruppamento.

I gestori di impianti i cui siti facevano parte di un raggruppamento e sono stati esclusi dall'impegno di riduzione secondo il capoverso 1 saranno soggetti alla tassa sul CO₂ e non potranno più assumere alcun impegno di riduzione per tali siti fino al 2040. Rimane possibile l'impegno di riduzione per i siti che vengono venduti e il cui nuovo proprietario intende proseguire l'impegno di riduzione (cpv. 2).

Art. 74 Adeguamento dell'impegno di riduzione

La verifica e l'eventuale adeguamento dell'impegno di riduzione avvengono a cura dell'UFAM. In particolare nei casi seguenti è in genere opportuno procedere a un adeguamento: quando un adeguamento dei valori obiettivo nella convenzione sugli obiettivi secondo la LENE produce effetti sull'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o sull'obiettivo basato su provvedimenti (cpv. 1 lett. a), quando è redatta una nuova convenzione allo scadere della sua durata decennale (lett. b), quando un sito ai sensi dell'articolo 73a è escluso dall'impegno di riduzione o l'impegno di riduzione di cui all'articolo 74c cessa anticipatamente (lett. c) oppure è stata segnalata una modifica rilevante secondo l'articolo 73. Un adeguamento dell'impegno di riduzione ha effetto retroattivo all'inizio dell'anno in cui la modifica ha avuto effetto (cpv. 2).

Art. 74a

L'articolo relativo al computo degli attestati per l'adempimento dell'obiettivo di emissione viene abrogato, in quanto la norma è ora integrata nell'articolo 72e.

Art. 74b

L'articolo relativo all'adeguamento dell'impegno di riduzione dei gestori di impianti di cogenerazione viene abrogato, dal momento che l'attuale articolo 31a della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Art. 74c Fine anticipata dell'impegno di riduzione

L'UFAM decide l'impegno di riduzione per il periodo fino al 31 dicembre 2040, con possibilità di fine anticipata al 31 dicembre 2030 (art. 31b legge sul CO₂). Il gestore comunica all'UFAM, entro il 31 maggio 2031, la fine anticipata dell'impegno di riduzione al 31 dicembre 2030. Se nel caso di un raggruppamento di cui all'articolo 68a l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente a fine 2030, ciò vale anche per l'intero raggruppamento. Al momento di tale comunicazione, il monitoraggio dev'essere concluso e devono essere disponibili tutte le informazioni necessarie per la decisione (cpv. 1).

La cessazione anticipata di un impegno di riduzione prima del 2030 e nel periodo 2031–2040 è possibile solo se il gestore deve partecipare nuovamente al SSQE a seguito di un aumento delle emissioni (cpv. 2 lett. a) o se il gestore non utilizza più combustibili fossili classici a scopo energetico nell'esercizio ordinario (lett. b). Se l'impegno di riduzione dev'essere terminato anticipatamente, il gestore ne dà notifica entro il 31 maggio dell'anno successivo. La cessazione anticipata dell'impegno di riduzione può avvenire in qualsiasi momento anche senza menzione esplicita in questo articolo se i requisiti secondo l'articolo 66 non sono più soddisfatti o se, in caso di vendita degli impianti, il nuovo gestore non assume l'impegno di riduzione. Se la convenzione sugli obiettivi non viene rinnovata allo scadere della sua durata decennale e quindi non sussiste più alcuna convenzione sugli obiettivi, o nell'arco di tre anni dall'inizio dell'impegno di riduzione non è stato presentato alcun piano di decarbonizzazione, anche l'impegno di riduzione viene terminato anticipatamente.

Sezione 6: Inadempimento dell'impegno di riduzione e garanzia della sanzione

Art. 76 Inadempimento dell'impegno di riduzione

Conformemente al capoverso 1 l'UFAM applica le sanzioni di cui all'articolo 32 della legge sul CO₂ se un gestore di impianti non rispetta i valori obiettivo seguenti:

- il valore obiettivo nel 2030 per il periodo 2025–2030;
- il valore obiettivo nel 2040 per il periodo 2031–2040;
- il valore obiettivo nel 2040 per i periodi 2025–2030 e 2031–2040 presi congiuntamente, se nel 2030 il gestore ha rispettato il valore obiettivo per gli anni dal 2025 al 2030.

Le tonnellate di CO₂eq emesse in eccesso sono calcolate, ai fini dell'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra e dell'obiettivo basato sui provvedimenti, al termine del rispettivo periodo sulla base della mancata efficacia cumulativa dei provvedimenti che sarebbe necessaria per raggiungere l'obiettivo intermedio annuale (cpv. 2). Il termine di pagamento è di 30 giorni dalla data della notifica della decisione relativa alla sanzione. In caso di pagamento tardivo è addebitato un interesse di mora stabilito dal Dipartimento federale delle finanze (DFF) nell'ordinanza del DFF del 25 giugno 2021⁶⁷ sui tassi d'interesse (cpv. 3).

Art. 77 Garanzia della sanzione

Il mancato adempimento da parte di un gestore di impianti del proprio impegno di riduzione nel periodo 2025–2030 o 2031–2040 può essere constatato solo con un ritardo temporale. Se il raggiungimento dell'obiettivo è a rischio, l'UFAM può chiedere all'UDSC che l'importo del rimborso della tassa sul CO₂ sia garantito per l'ammontare della sanzione prevista e non venga provvisoriamente corrisposto. I gestori di impianti devono continuare a presentare per tempo la domanda di restituzione all'UDSC, affinché il rimborso possa essere corrisposto non appena il rischio cessa di sussistere. La prassi esecutiva finora in vigore viene precisata nell'ordinanza.

Art. 78

L'articolo 78 può essere abrogato poiché l'obbligo di notifica è ora disciplinato nell'articolo 73.

Sezione 7: Pubblicazione di informazioni

Art. 79

Questa disposizione conferisce all'UFAM la competenza, nel rispetto del segreto di fabbricazione e del segreto d'affari, a pubblicare le informazioni pertinenti connesse all'impegno di riduzione. Esempi di tali informazioni sono in particolare i nomi e gli indirizzi dei gestori di impianti come pure i numeri EGID e IDI di tutti gli impianti, in modo che possa essere pubblicato un elenco di tutti i gestori e siti esenti dalla tassa sul CO₂ (lett. a). Inoltre, secondo la lettera b, per ogni impegno di riduzione vengono pubblicati gli obiettivi di efficienza in termini di emissioni di gas serra o gli obiettivi basati sui provvedimenti e le informazioni sul loro rispetto: le emissioni effettive di gas serra all'anno, la somma degli effetti dei provvedimenti computati o non computati al rispetto dell'obiettivo, e il numero di attestati nazionali e internazionali che il gestore si fa computare a copertura della lacuna relativa all'obiettivo per adempiere al suo impegno di riduzione, oppure la sanzione. Vengono altresì pubblicati gli elementi centrali dei piani di decarbonizzazione, come i percorsi di riduzione con il punto di partenza e il valore obiettivo entro il 2040, e la descrizione del tipo e dell'effetto dei provvedimenti previsti e attuati per il loro rispetto (lett. c). Infine, vengono pubblicati i pool di consulenti act e AEnEC approvati come organizzazioni private che sostengono il gestore di impianti nell'assunzione dell'impegno di riduzione e nel monitoraggio annuale (lett. d).

⁶⁷ RS 631.014

Capitolo 7: Provvedimenti relativi ai carburanti fossili

Sezione 1: Compensazione delle emissioni di CO₂ di carburanti fossili

Art. 87 Deroga all'obbligo di compensazione in caso di piccole quantità

Con la norma di cui al capoverso 1, a partire dal 2025 sono soggette all'obbligo di compensazione solo le persone che immettono in commercio carburanti che emettono più di 10 000 tonnellate di CO₂ all'anno (art. 86 cpv. 1). Nonostante la cospicua differenza rispetto al precedente limite di 1 000 tonnellate di CO₂, il 99,5 per cento delle emissioni finora coperte dall'obbligo di compensazione continua a rientrare nell'obbligo di compensazione (base dati 2022). Allo stesso tempo, si dimezza il numero di imprese soggette all'obbligo di compensazione e quindi il correlato onere amministrativo. Le altre disposizioni rimangono invariate, con l'unica differenza che adesso le emissioni sono fissate a 10 000 anziché 1000 tonnellate di CO₂ (cpv. 2).

Art. 88 cpv. 4

Il capoverso 4 specifica che la sede del rappresentante autorizzato secondo il capoverso 3 vale come unico recapito per la notifica delle decisioni. In tal modo, in futuro, i membri del raggruppamento di compensazione non riceveranno più alcuna decisione ad hoc in merito alla loro partecipazione al raggruppamento.

Art. 89 cpv. 2, 3 e 5

La revisione della legge sul CO₂ stabilisce all'articolo 3 un obiettivo di riduzione per il 2030. In considerazione dell'aumento massimo a titolo di compensazione di 5 centesimi al litro (art. 28c cpv. 3 legge sul CO₂), della riduzione delle emissioni perseguita e delle differenze di costo tra i progetti in Svizzera e all'estero, l'ordinanza prevede una lieve riduzione dell'aliquota di compensazione minima nazionale dal 15 per cento fino al 2024 al 12 per cento a partire dal 2025 (cpv. 2). Da un lato si mantiene così una domanda sufficientemente elevata per i progetti esistenti e per un numero limitato di nuovi progetti e si tiene conto anche del potenziale ridotto per progetti supplementari in Svizzera a causa dei provvedimenti adottati nell'ambito di altri strumenti della politica climatica. Dall'altro viene aumentata l'efficacia dello strumento di compensazione. Poiché le riduzioni in Svizzera sono oggi notevolmente più costose rispetto all'estero, l'obiettivo di riduzione può così beneficiare di un importante contributo da parte dello strumento di compensazione.

L'aliquota di compensazione ammonta complessivamente al 25 per cento per il 2025, al 30 per cento per il 2026, al 35 per cento per il 2027, al 40 per cento per il 2028, al 45 per cento per il 2029 e al 50 per cento per il 2030 (cpv. 3). I progetti possono far confermare i propri effetti per mezzo di attestati anche dopo il 2030.

L'ordinanza stabilisce l'aliquota di compensazione per la Svizzera ad almeno il 12 per cento a partire dal 2025, e complessivamente a un massimo del 50 per cento nel 2030. Questi valori sono stati fissati per tenere conto dell'ammontare massimo della maggiorazione applicata, della prosecuzione dei progetti di compensazione esistenti in Svizzera e di una massimizzazione dell'effetto dello strumento di compensazione. Tuttavia, per i prossimi anni si prevede forte dinamismo per il mercato della compensazione e per l'evoluzione del settore dei trasporti, perciò il capoverso 5 stabilisce che nel 2027 l'UFAM rivedrà le aliquote di compensazione sulla base delle emissioni correnti correlate ai trasporti e dei prezzi degli attestati internazionali. Nel farlo si terrà presente la situazione del raggiungimento degli obiettivi della Svizzera. Se da questa verifica emergerà la necessità di adeguare le aliquote di compensazione, l'UFAM chiederà al Consiglio federale una corrispondente revisione dell'ordinanza.

Le basi formali-legali per il rilascio di attestati (art. 6 e 7 legge sul CO₂) e l'obbligo di compensazione (art. 28b–28e legge sul CO₂) hanno validità illimitata. Data l'imminente revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2030 (cfr. art. 11 LOCl), l'ordinanza fissa le aliquote di compensazione solo fino al 2030. Non si può ancora sapere come il legislatore vorrà organizzare questo strumento, benché si possa oggi presumere che anche dopo il 2030 verranno rilasciati attestati e che in linea di principio l'obbligo di compensazione continuerà a sussistere. Qualora la revisione della legge sul CO₂ fosse

differita, il Consiglio federale potrebbe, per esempio, integrare l'aliquota di compensazione per il 2031 con una revisione dell'ordinanza.

Art. 90 cpv. 1

Gli attestati internazionali richiesti in virtù dell'importazione di gas rinnovabile estero trasportato in condotta non possono essere utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione. Il capoverso 1 viene integrato con questa norma. Questo tipo di attestati internazionali ha soprattutto il compito di evitare un doppio conteggio internazionale delle riduzioni ottenute di gas rinnovabile per gli obiettivi stabiliti secondo l'Accordo di Parigi. Tali attestati sono riportati nel Registro dello scambio di quote di emissioni come unità separata e possono essere utilizzati solo per scopi diversi, per esempio per il computo della prestazione di riduzione del gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta da parte di imprese nel SSQE o con impegno di riduzione.

Art. 91 cpv. 2

La legge sul CO₂ prevede per il 2030 una riduzione del 50 per cento delle emissioni complessive. Le riduzioni necessarie in Svizzera a tal fine devono essere realizzate nel 2030 (single year target), poiché solo in questo modo l'Inventario svizzero dei gas serra riporta le emissioni corrispondenti. Per l'adempimento dell'obbligo di compensazione in Svizzera nel 2030 (almeno 12 %) saranno quindi computati esclusivamente gli attestati nazionali rilasciati nel 2030 (cpv. 2). Gli attestati internazionali utilizzati per l'adempimento dell'obbligo di compensazione nel 2030 possono essere stati rilasciati anche in altri anni, poiché il computo degli attestati internazionali nell'ambito dell'Accordo di Parigi, in particolare per l'obiettivo medio del -35 per cento per il periodo 2021-2030, è slegato dal conseguimento della riduzione nel 2030.

Art. 92 cpv. 4

Il capoverso 4 è modificato per consentire il rilascio di attestati sia nazionali che internazionali in caso di mancato rispetto dell'obbligo di compensazione. Ciò è necessario in considerazione della quantità potenzialmente ridotta di attestati internazionali.

Sezione 2: Messa a disposizione e miscelazione di carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili

Art. 92a Campo d'applicazione territoriale

Secondo l'articolo 28f della legge sul CO₂, gli obblighi dei fornitori di carburanti per l'aviazione, dei gestori di aerodromi e degli operatori di aeromobili di mettere a disposizione e di miscelare carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili si orientano al regolamento (UE) 2023/2405 *ReFuelEU Aviation*⁶⁸, nella misura in cui il loro previsto recepimento attraverso l'Accordo bilaterale sul trasporto aereo Svizzera-UE ne consenta l'applicazione diretta. Detto regolamento disciplina l'impiego di carburanti rinnovabili per l'aviazione a livello globale in tutta l'UE. Il suo recepimento nell'Accordo sul trasporto aereo consente un'armonizzazione che riveste importanza per gli operatori di aeromobili interessati, gli aeroporti e i produttori di carburanti rinnovabili per l'aviazione ai fini della certezza del diritto e della pianificazione. Si creano così chiare condizioni quadro per il periodo oltre il 2030, con l'obiettivo di portare la quota dei carburanti rinnovabili al 70 per cento, in passaggi predefiniti, entro il 2050.

La normativa UE e la legge sul CO₂ disciplinano quindi in modo completo gli obblighi di messa a disposizione e di miscelazione, ad eccezione del campo d'applicazione. Conformemente all'articolo 28f capoverso 2 della legge sul CO₂, il Consiglio federale stabilisce qui in quali aerodromi si applicano questi obblighi. A tal fine si rifà alle disposizioni dell'UE, in base alle quali gli aeroporti in cui il traffico passeggeri è superiore a 800 000 passeggeri o il traffico merci è superiore a 100 000 tonnellate all'anno rientrano nel campo d'applicazione del regolamento *ReFuelEU Aviation*. L'ordinanza sul CO₂ precisa all'articolo 92a quali aeroporti svizzeri soddisfano questi criteri, vale a dire i due aeroporti nazionali di Ginevra e Zurigo. Per l'aeroporto di Basilea-Mulhouse la Francia sta già applicando il regolamento

⁶⁸ V. nota a piè di pagina 29.

ReFuelEU Aviation, come da indicazioni dell'UE. Nella cornice del recepimento delle disposizioni si sta ancora esaminando se, in virtù del diritto doganale, la Svizzera si farà carico di determinati compiti d'esecuzione nel settore svizzero.

Art. 92b Prova dell'adempimento dell'obbligo di miscelazione

Il sistema di GO per i combustibili e i carburanti registra i carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni, rinnovabili e sintetici rinnovabili che giungono fisicamente in Svizzera. Se questi carburanti per l'aviazione vengono computati ai fini dell'obbligo di miscelazione, deve essere utilizzata una garanzia di origine.

Capitolo 7a: Computo della prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili

Sezione 1: Principio

Art. 92c

I combustibili e carburanti rinnovabili e i carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni devono adempiere i requisiti dell'OCoCr per essere computati per provvedimenti di cui alla legge sul CO₂ (cpv. 1 lett. a). A partire dal 1° gennaio 2025 è disponibile il nuovo sistema di GO, che serve per l'esecuzione degli strumenti di politica climatica ed energetica. Se la prestazione di riduzione dei combustibili e carburanti rinnovabili è computata alla realizzazione di tutti gli strumenti di politica climatica ed energetica e tale computo è documentato attraverso il sistema di GO, si esclude con sicurezza il rischio di doppi conteggi. Per questo motivo, tale disposizione di principio vincola i soggetti obbligati in base a tutti gli strumenti della legge sul CO₂ (p. es. SSQE per impianti fissi, SSQE per aviazione, impegno di riduzione, obbligo di miscelazione per l'aviazione, obbligo di compensazione, prescrizioni sulle emissioni di CO₂ per veicoli nuovi) a documentare il computo di combustibili e carburanti rinnovabili tramite il sistema di GO. La regolamentazione dei dettagli sarà specifica per ogni strumento. Dal momento che, oltre ai carburanti rinnovabili per l'aviazione, nell'obbligo di miscelazione previsto per la navigazione aerea possono essere computati anche carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni, il sistema di GO documenta anche questi. I carburanti rinnovabili per l'aviazione sono inclusi nell'espressione «carburanti rinnovabili» (cpv. 1).

Come regola generale ogni proprietario di GO può assegnarle a uno strumento. Ciò avviene tramite una transazione nel sistema di GO. Poiché i consumatori finali non dispongono di un conto nel sistema di GO, di solito è il fornitore a effettuare l'assegnazione su loro richiesta. La disposizione di cui al capoverso 2 obbliga esplicitamente i fornitori di gestori di impianti nel SSQE o con obbligo di riduzione (ma non altre imprese soggette alla tassa sul CO₂) e i fornitori di operatori di aeromobili a effettuare questa assegnazione su richiesta dei clienti. Da un lato, questi ultimi ricevono quindi esplicitamente il diritto di esigere tale assegnazione dai propri fornitori. Dall'altro, in questi casi è necessario che l'assegnazione sia effettuata dal fornitore e non da un altro attore a monte nella catena di fornitura, perché il monitoraggio di SSQE e impegno di riduzione si basa sulle fatture dei fornitori (v. art. 72 cpv. 3 e all. 17 n. 1.1 lett. g e n. 2.3.4 lett. b).

Sezione 2: Computo della prestazione di riduzione di gas rinnovabile estero trasportato in condotta

Art. 92d Richiesta di attestati internazionali per gas rinnovabile proveniente dall'estero trasportato in condotta

I gestori di impianti nel SSQE o i gestori con un impegno di riduzione possono ora conteggiare in sede di monitoraggio con un fattore di emissione pari a zero il gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta, anche se a causa delle condizioni della pressione presente nella rete il gas non arriva in Svizzera e fisicamente viene utilizzato gas naturale (importazione virtuale).

Il presupposto per poter computare la prestazione di riduzione per gas rinnovabile estero trasportato in condotta è che sia possibile escludere doppi conteggi a livello internazionale. Occorre evitare che le riduzioni di emissioni conseguite nel Paese d'origine, per esempio attraverso il biogas, siano fatte valere

sia in tale Paese sia in Svizzera. A tal fine il Paese d'origine deve autorizzare il trasferimento delle riduzioni e risommarle alle proprie emissioni ai fini del raggiungimento del proprio obiettivo internazionale. Solo in questo modo la Svizzera potrà computare al proprio obiettivo stabilito in virtù dell'Accordo di Parigi anche le riduzioni di emissioni che sono state trasferite. Si potranno utilizzare come prova gli attestati internazionali rilasciati in Svizzera dall'UFAM in seguito a una verifica dall'esito positivo. Tali attestati internazionali si differenziano nell'etichettatura rispetto agli attestati internazionali rilasciati nell'ambito di progetti di compensazione. L'importatore presenta domanda d'idoneità e di rilascio di attestati internazionali sia all'UFAM che nel Paese d'origine (cpv. 1).

Il computo ai fini dell'obiettivo svizzero ai sensi dell'Accordo di Parigi richiede una verifica specifica per progetto, con costi a carico del richiedente. L'idoneità di un progetto deve essere dimostrata da un rapporto d'esame di un servizio di audit riconosciuto dall'UFAM (cpv. 2).

La disposizione di cui al capoverso 3 lettera a risulta necessaria dal momento che non solo la Svizzera ma anche lo Stato partner corrispondente devono valutare e approvare l'idoneità del progetto per la cessione delle riduzioni di emissioni. Il rapporto d'esame di cui al capoverso 3 lettera b deve certificare il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 15 capoverso 3 della legge sul CO₂. La produzione effettiva di gas rinnovabile, l'esclusione del doppio conteggio commerciale e l'immissione nella rete europea del gas possono essere comprovate mediante garanzie di origine estere o altri certificati esteri per gas rinnovabili, riconosciuti dal sistema di GO svizzero. Il DATEC ha disciplinato le relative condizioni nell'articolo 8 capoverso 1 lettere c e d OGOCC sulla base dell'articolo 5 capoverso 1 lettera b dell'ordinanza del 1° novembre 2017⁶⁹ sull'energia (OEn). Le esigenze ecologiche di cui al nuovo articolo 35d LPAmb si ritengono adempiute se sono disponibili un certificato valido rilasciato da un sistema riconosciuto ai sensi dell'articolo 30 paragrafo 4 o 6 della direttiva (UE) 2018/2001⁷⁰ riveduta e corrispondente documentazione di accompagnamento che attesti che il combustibile o carburante rinnovabile è stato prodotto a partire da rifiuti biogeni o da residui di produzione biogeni secondo l'allegato IX della direttiva (UE) 2018/2001 riveduta o che il gas rinnovabile è un carburante rinnovabile di origine non biologica ai sensi dell'articolo 2 punto 36 della direttiva (UE) 2018/2001 riveduta. Per soddisfare i requisiti per la computabilità delle riduzioni di emissioni secondo l'Accordo di Parigi, nel rapporto d'esame deve essere comprovato che le riduzioni sono reali, verificate e aggiunte, secondo la definizione adottata a Glasgow come requisito per le riduzioni di emissioni trasferite su scala internazionale.

Al capoverso 4 è stabilito che l'UFAM può esigere che la persona richiedente fornisca le informazioni supplementari di cui necessita per valutare la domanda.

Art. 92e Rilascio di attestati internazionali per il gas rinnovabile estero trasportato in condotta

Sulla base della domanda e del rapporto d'esame (v. art. 92d cpv. 3), l'UFAM decide in merito all'idoneità del progetto per il rilascio di attestati internazionali per gas rinnovabile prodotto all'estero e trasportato in condotta. La decisione sull'idoneità di un progetto può essere valida al massimo fino alla fine del successivo periodo NDC ai sensi dell'Accordo di Parigi (fine 2030, cpv. 1).

Sulla base di un progetto giudicato idoneo, il richiedente può chiedere periodicamente (p. es. ogni anno) attestati internazionali per la prestazione di riduzione conseguita relativamente a gas rinnovabile estero trasportato in condotta. La domanda deve documentare con quali quantità di detto gas è stata raggiunta la prestazione di riduzione, e le quantità devono soddisfare le condizioni verificate nella valutazione dell'idoneità. La prova può essere fornita mediante adeguate garanzie di origine estere o altri certificati esteri per gas rinnovabili.

Ai fini del rilascio è fondamentale che lo Stato partner abbia trasferito le riduzioni delle emissioni. Solo così sarà possibile assicurare che si evitino doppi conteggi come previsto dall'Accordo di Parigi. Il commercio di gas rinnovabile estero trasportato in condotta da computare al SSQE o all'impegno di riduzione non è consentito in mancanza del trasferimento della riduzione delle emissioni. Se le condizioni sono soddisfatte, l'UFAM rilascia gli attestati internazionali (cpv. 2). Sulla scorta di questa decisione di

⁶⁹ RU 2024 702

⁷⁰ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione), GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82; modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2024/1711, GU L, 2024/1711, 26.06.2024.

rilascio di attestati, nel sistema di GO svizzero si possono contrassegnare come computabili le garanzie di origine concernenti il gas rinnovabile trasportato in condotta (cpv. 3).

Il plusvalore ecologico del gas rinnovabile estero trasportato in condotta è compensato con il rilascio dell'attestato internazionale (cpv. 4). Ne consegue che senza l'attestato internazionale non è più possibile tenerne conto per altri scopi o nell'ambito di altri strumenti oltre al SSQE o all'impegno di riduzione. In particolare questi attestati internazionali non sono ammessi ai fini dell'adempimento dell'obbligo di compensazione (v. art. 90 cpv. 1). Per ogni singolo progetto è necessario valutare in che misura la promozione del gas rinnovabile all'estero abbia già compensato il plusvalore ecologico e quindi non sia più disponibile per il rilascio di attestati internazionali. Non esistendo una fattispecie universale, la situazione dipende dall'organizzazione della promozione all'estero.

Gli attestati internazionali non sono rilasciati al richiedente, al quale viene invece comunicato mediante decisione il numero degli attestati rilasciati (cpv. 5). Questi restano tuttavia su un conto della Svizzera nel registro dello scambio di quote di emissioni.

Art. 92f Condizioni per il computo della prestazione di riduzione

Il computo del gas rinnovabile estero trasportato in condotta per le imprese SSQE e le imprese che hanno sottoscritto un impegno di riduzione avviene nell'ambito del monitoraggio regolare di queste imprese, le quali segnalano all'UFAM la percentuale di tale gas acquistato e coperto da attestati internazionali. L'impresa non deve presentare gli attestati internazionali, ma deve dimostrare che l'importatore, per esempio, ha ottenuto dall'UFAM il rilascio per tali quantità. Ciò può avvenire tramite garanzie di origine adeguatamente contrassegnate nel sistema di GO e assegnate al SSQE o all'impegno di riduzione (cpv. 1).

In seguito al loro computo nel SSQE o per l'impegno di riduzione, l'UFAM tiene conto degli attestati internazionali per il raggiungimento degli obiettivi climatici svizzeri e li annulla (cpv. 2).

Capitolo 8: Tassa sul CO₂

Sezione 2: Restituzione della tassa sul CO₂

Art. 96a

L'articolo relativo alla restituzione per i gestori di impianti di cogenerazione con impegno di riduzione viene abrogato, dal momento che l'attuale articolo 31a della legge sul CO₂ non viene mantenuto dopo il 2024.

Art. 96b cpv. 4, 6, 7 e 8

Dal 2025 sarà disponibile presso l'UDSC un'applicazione digitale che consentirà al richiedente di chiedere il rimborso della tassa sul CO₂ attraverso una piattaforma online. Il trattamento dei dati raccolti presso l'UDSC è automatizzato.

L'introduzione dell'applicazione digitalizzata richiede un adeguamento della procedura di restituzione ai gestori di centrali termoelettriche a combustibili fossili. Una volta effettuato il controllo, l'UFAM non inoltrerà più la domanda all'UDSC, ma rilascerà al gestore della centrale termoelettrica a combustibili fossili una conferma sia dell'ammontare della quantità di combustibile che dà diritto al rimborso sia dell'entità del rimborso parziale (cpv. 4). L'applicazione digitalizzata che sarà disponibile a partire dal 2025 consentirà al gestore dell'impianto di raccogliere infine i dati per la restituzione attraverso la piattaforma online dell'UDSC. La conferma dell'UFAM costituisce la base per la raccolta dei dati relativi alla restituzione nell'applicazione digitalizzata. Per garantire la certezza del diritto, il gestore può richiedere il rimborso solo entro sei mesi dal rilascio della conferma da parte dell'UFAM (cpv. 6).

Su richiesta dovranno essere presentate all'UDSC la conferma dell'UFAM relativa alla quantità di combustibile che dà diritto al rimborso e le fatture relative ai combustibili (cpv. 7). L'estinzione del diritto alla restituzione comprende ora due elementi. Da un lato, la richiesta di conferma della quantità di combustibile che dà diritto al rimborso deve essere presentata all'UFAM entro il termine di cui al capoverso 4 (cpv. 8 lett. a); dall'altro, il versamento dell'importo da rimborsare deve essere richiesto

all'UDSC entro il termine di cui al capoverso 6 (lett. b). Il mancato rispetto di uno dei due termini comporta l'estinzione del diritto alla restituzione.

Art. 97 cpv. 1 e 2

I capoversi 1 e 2 sono modificati tenendo conto della possibilità di presentazione digitalizzata della domanda all'UDSC a partire dal 2025. Gli elementi principali della domanda (tipo e quantità di combustibili acquistati) sono menzionati esplicitamente. Le altre informazioni necessarie per la domanda risultano dalle maschere d'inserimento della piattaforma online e sono prevalentemente indicazioni di carattere amministrativo, come per esempio le coordinate bancarie o la durata dell'anno d'esercizio, nonché indicazioni necessarie per il calcolo del rimborso e l'esame della domanda (in particolare il periodo di domanda, le informazioni sulle forniture di combustibile o le quote di combustibili rinnovabili che non danno diritto al rimborso).

Art. 98 cpv. 1 e 2

Cambiando la periodicità delle domande di restituzione indicata al capoverso 1 per i gestori di impianti nel SSQE o che hanno sottoscritto un impegno, si ripristina lo stato vigente fino a fine 2021. Nei commenti relativi alla modifica dell'articolo al 1° gennaio 2022 era stata prospettata la possibilità di abrogare nuovamente la limitazione dell'ammontare delle domande di restituzione presentate in corso d'anno appena l'UDSC avesse avuto a disposizione un'applicazione digitalizzata che avrebbe consentito il trattamento automatizzato delle domande, cosa che avverrà a partire dal 2025.

Nel capoverso 2 viene leggermente modificato il termine di presentazione delle domande di restituzione per i gestori degli impianti nel SSQE o che hanno assunto un impegno di riduzione. Invece della data di riferimento attuale del 30 giugno per le tasse versate nell'anno precedente o nell'esercizio terminato l'anno precedente, le domande devono ora essere presentate 6 mesi dopo la chiusura dell'esercizio nel quale sono stati acquistati i combustibili soggetti alla tassa. In pratica, per la maggior parte dei richiedenti non cambia nulla, dal momento che di regola l'esercizio corrisponde all'anno civile. Solo per i richiedenti con un anno d'esercizio diverso dall'anno civile il termine di presentazione è ridotto da 17 a 6 mesi. Si tratta di una modifica giustificata nell'ottica del principio di parità di trattamento; con la normativa precedente questi richiedenti erano avvantaggiati in termini di scadenza.

Inoltre, con questa modifica il termine di presentazione delle domande viene uniformato per tutte le restituzioni relative all'imposta sugli oli minerali, alla tassa sul CO₂ e alla tassa d'incentivazione sui COV, con conseguenti sinergie per le applicazioni digitalizzate dell'UDSC, dal momento che per il controllo automatizzato del rispetto del termine di presentazione della domanda si possono applicare regole di plausibilità uniformi.

Art. 98b cpv. 1, parte introduttiva e lett. f, 2, 3, e 3^{bis}

L'introduzione dell'applicazione digitalizzata presso l'UDSC per la restituzione della tassa sul CO₂ richiede anche un adeguamento della procedura di restituzione ai gestori di impianti di cogenerazione forza-calore (ICFC) che non partecipano al SSQE né hanno assunto un impegno di riduzione. Una volta effettuato il controllo, l'UFAM non inoltrerà più la domanda direttamente all'UDSC, ma rilascerà al gestore dell'impianto ICFC una conferma sia dell'ammontare della quantità di combustibile che dà diritto al rimborso sia del rimborso parziale (cpv. 1). Alla lettera f si precisa che devono essere rispettati i valori limite previsti dall'ordinanza del 16 dicembre 1985 contro l'inquinamento atmosferico (OIA).

L'applicazione digitalizzata che sarà disponibile a partire dal 2025 consentirà al gestore dell'impianto ICFC di raccogliere i dati per la restituzione attraverso la piattaforma online dell'UDSC. La conferma dell'UFAM costituisce la base per la raccolta dei dati della restituzione nell'applicazione. Per garantire la certezza del diritto, il gestore può richiedere la restituzione solo entro 6 mesi dal rilascio della conferma da parte dell'UFAM (cpv. 3). Il gestore deve presentare all'UDSC, su richiesta, la conferma dell'UFAM relativa alla quantità di combustibile che dà diritto al rimborso (cpv. 3^{bis}).

Il contenuto dell'ex capoverso 2 è già disciplinato nell'articolo 39 capoverso 5 della legge sul CO₂, motivo per cui il capoverso 2 è abrogato.

Art. 98c cpv. 3

La domanda di rimborso comprende ora una conferma dell'UFAM dell'importo della quantità di combustibile che dà diritto al rimborso ai sensi dell'articolo 98b. L'estinzione del diritto alla restituzione comprende ora due elementi anche per gli impianti di cogenerazione che non partecipano al SSQE né hanno assunto un impegno di riduzione. Da un lato, la richiesta di conferma della quantità di combustibile che dà diritto al rimborso deve essere presentata all'UFAM entro il termine di cui all'articolo 98b capoverso 1 (lett. a). Dall'altro, il versamento dell'importo della restituzione deve essere richiesto all'UDSC entro il termine di cui all'articolo 98b capoverso 3 (lett. b). Il mancato rispetto di uno dei due termini comporta l'estinzione del diritto alla restituzione.

Art. 98d Inadempimento dell'obbligo di investire per i gestori di impianti di cogenerazione che non partecipano al SSQE né hanno preso un impegno di riduzione

Questa regolamentazione era finora contenuta nell'articolo 76 e viene mantenuta invariata a livello di contenuto. Dal momento che i gestori di impianti ICFC che hanno assunto un impegno di riduzione non hanno più l'obbligo di investire, la disposizione viene spostata. Se un gestore di impianti ICFC non adempie il proprio obbligo di investire, l'UFAM ordina la restituzione del 40 per cento dell'importo versato a titolo di rimborso per i combustibili impiegati per la produzione di energia elettrica di cui all'articolo 32a della legge sul CO₂ (cpv. 1). Gli importi così restituiti sono considerati proventi della tassa sul CO₂ (cpv. 2).

Art. 99 cpv. 3 lett. c

Dal 1° gennaio 2022 la tassa sul CO₂ è stata portata all'aliquota massima. Nella revisione della legge non è previsto un ulteriore aumento. Le aliquote della tassa per tipo di combustibile sono memorizzate nella nuova applicazione dell'UDSC. Per questo motivo l'indicazione dell'aliquota della tassa può essere omessa.

Art. 100 cpv. 2 e 3

In analogia alla corrispondente disposizione per la restituzione dell'imposta sugli oli minerali (art. 48 OIOM), il termine di perenzione per la presentazione delle domande di restituzione per i combustibili utilizzati non a scopi energetici viene ridotto. Per i combustibili per i quali è richiesta la restituzione dopo il consumo conformemente all'articolo 99 capoverso 1, la domanda deve essere presentata entro sei mesi dalla chiusura dell'anno d'esercizio in cui il combustibile è stato utilizzato. Se la restituzione è richiesta in base alla quantità acquistata, la domanda deve essere presentata entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio nel quale il combustibile è stato acquistato (cpv. 2).

L'esperienza mostra che già oggi la stragrande maggioranza delle persone aventi diritto al rimborso presenta domanda di restituzione entro il nuovo termine di perenzione. La riduzione del termine di perenzione riguarda pertanto solo un numero esiguo di richiedenti. Adottando misure organizzative adeguate, anche per questi sarà possibile e ragionevolmente esigibile che presentino domanda di restituzione entro il termine ridotto. La riduzione del termine è in linea con le direttive di preventivazione della Confederazione. Ogni anno si devono effettuare nei preventivi accantonamenti per restituzioni riguardanti gli anni precedenti. Con un termine di perenzione ridotto sarà necessario effettuare meno accantonamenti.

Il capoverso 3 stabilisce che la presentazione ritardata della domanda comporta la decadenza del diritto alla restituzione.

Capitolo 9: Utilizzazione dei proventi della tassa sul CO₂

Sezione 1: Calcolo dei proventi della tassa sul CO₂

Art. 103a

I proventi della tassa sul CO₂ sono calcolati in base alle entrate correnti, dedotto l'indennizzo per i costi d'esecuzione, conformemente all'articolo 38 della legge sul CO₂. Per una migliore tracciabilità e visibilità

della pratica vigente, in questo articolo i proventi della tassa sul CO₂ sono specificati come proventi netti e comprendono le entrate correnti di cui all'articolo 3 capoverso 6 lettera a in combinato disposto con l'articolo 3 capoverso 4 della legge federale del 7 ottobre 2005⁷¹ sulle finanze della Confederazione (LFC). Da qui sono dedotti l'indennizzo per i costi d'esecuzione conformemente all'articolo 132 e le perdite su debitori effettive e presunte (delcredere, cpv. 1).

Il capoverso 2 definisce le entrate correnti, che sono costituite dalle entrate lorde dalla tassa sul CO₂ dedotte le restituzioni (art. 17, 31 e 32c legge sul CO₂) e dalla quota del Principato del Liechtenstein di cui all'articolo 6 capoverso 2 dell'accordo del 29 gennaio 2010⁷² relativo al Trattato tra la Confederazione Svizzera e il Principato del Liechtenstein concernente le tasse ecologiche nel Principato del Liechtenstein.

Sezione 1a: Contributi globali per la riduzione a lungo termine delle emissioni di CO₂ degli edifici

Art. 104 cpv. 1, frase introduttiva

La frase introduttiva è adeguata alla nuova versione dell'articolo 34 della legge sul CO₂ con modifiche esclusivamente di natura redazionale.

Art. 104a Contributo complementare

L'ammontare del contributo complementare ai singoli Cantoni dipende, come in generale avviene anche per i contributi globali e conformemente all'articolo 52 capoverso 4 LEnE, dall'efficacia del programma cantonale di incentivazione e dall'importo del credito cantonale. L'efficacia mette in relazione l'effetto energetico e sul CO₂ conseguito grazie alla promozione (nel corso della durata di vita delle misure) con le uscite cantionali. Questo nuovo articolo stabilisce che il contributo complementare si compone di un contributo minimo e di un contributo aggiuntivo.

Ai fini del contributo complementare per tutti i Cantoni si calcola, in una prima fase, un contributo minimo per i crediti annui approvati (= «fattore base» moltiplicato per il credito cantonale); in una seconda fase si calcola quindi un contributo supplementare in funzione dell'efficacia. I Cantoni ricevono al massimo il doppio del credito annuo autorizzato dal Cantone per l'attuazione del proprio programma, a condizione che siano disponibili mezzi sufficienti⁷³.

Questa regolamentazione è stata stabilita d'intesa con la direzione della Conferenza dei direttori cantionali dell'energia. Poiché i Cantoni stanziavano crediti elevati per l'incentivazione e i mezzi derivanti dalla destinazione parzialmente vincolata della tassa sul CO₂ sono limitati, una ripartizione basata esclusivamente sull'efficacia e l'ammontare dei crediti cantionali senza l'introduzione di un contributo minimo comporta differenze notevoli tra i Cantoni e da un anno all'altro. Per la gestione dei programmi cantionali d'incentivazione è tuttavia importante la sicurezza della pianificazione, motivo per cui la stragrande maggioranza dei direttori dell'energia si è espressa a favore di questo metodo di calcolo.

Sezione 1b: Promozione di progetti volti all'utilizzazione diretta della geotermia e di progetti per la valorizzazione di risorse utilizzabili indirettamente

Art. 112 Diritto alla promozione

Nella lettera a viene aggiornato il rimando all'articolo corrispondente della legge sul CO₂. La promozione della geotermia è ora stabilita nell'articolo 34a capoverso 2.

Il principio generale dell'utilizzazione diretta è che la temperatura delle risorse geotermiche è superiore alla temperatura prevista per lo sfruttamento di calore, necessaria nei principali casi operativi. Per temperatura di utilizzo si intende:

⁷¹ RS 611.0

⁷² RS 0.641.751.411

⁷³ Il calcolo del fattore base e del contributo complementare è fissato e descritto in dettaglio nella descrizione di processo del Programma Edifici della Confederazione per i Cantoni.

- in riferimento al calore di processo, la temperatura del fabbisogno di calore del processo, ovvero eventuali temperature superiori nella catena di trasmissione a monte;
- per le reti termiche, la temperatura al momento del trasferimento all'utente finale, ovvero eventuali temperature superiori nella catena di trasmissione a monte.

Nello specifico, il preriscaldamento dell'acqua di ritorno di una rete termica non costituisce utilizzazione diretta nel contesto di questo strumento di promozione.

Il principio dei contributi per la geotermia continua a essere quello di offrire sostegno per ridurre il rischio di esaurimento dei giacimenti, notevolmente maggiore per l'utilizzazione diretta della risorsa geotermica rispetto allo sfruttamento indiretto. Il motivo sta nel fatto che per un'utilizzazione diretta in genere occorre praticare una perforazione più profonda, che quindi comporta costi più ingenti e una maggiore esposizione finanziaria. Inoltre, una temperatura delle risorse inferiore a quella prevista non può essere compensata, come nel caso dell'utilizzazione indiretta, tramite pompa di calore.

L'articolo 112 lettera b introduce il nuovo strumento di sostegno per la valorizzazione indiretta della geotermia e specifica che il suo impiego è riservato ai progetti di utilizzazione indiretta di risorse idrotermali realizzati in situazioni in cui l'utilizzazione diretta per la produzione di calore si è rivelata impossibile. La procedura per la richiesta della promozione e le condizioni di promozione sono ora disciplinate nell'allegato 12a.

Art. 113 cpv. 1, 2 e 2^{bis}

Non vi sono variazioni per quanto riguarda le domande per l'ottenimento di contributi in caso di utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore (cpv. 2 lett. a). Nell'articolo viene aggiunta solamente l'utilizzazione indiretta delle risorse idrotermali. Le domande per l'ottenimento di un contributo allo sfruttamento nel caso di un'utilizzazione indiretta alternativa seguono gli stessi principi. Il capoverso 2 lettera b indica che per le domande volte all'ottenimento di un contributo allo sfruttamento per un'utilizzazione indiretta della geotermia si applicano i requisiti secondo l'allegato 12a numeri 3.1 e 3.2. Le domande di contributo devono contenere la prova che le domande di rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni necessarie sono state integralmente presentate alle autorità competenti e che il finanziamento del progetto è garantito (cpv. 2^{bis}). Le ulteriori modifiche dell'articolo sono di natura redazionale.

Art. 113a Contributi di promozione

Questo articolo stabilisce l'ammontare dei contributi di promozione, che per i progetti volti all'utilizzazione diretta della geotermia rimangono invariati a un massimo del 60 per cento dei costi computabili (lett. a) e per i progetti volti alla valorizzazione di risorse idrotermali utilizzabili indirettamente ammontano al massimo al 40 per cento dei costi computabili (lett. b).

Art. 113b Ordine di presa in considerazione

Capoverso 1 riprende il precedente capoverso 1 dell'articolo 113a.

Capoverso 2 specifica che i mezzi limitati disponibili per gli strumenti a sostegno della geotermia (art. 34a cpv. 1 lett. a e b legge sul CO₂) saranno utilizzati in via prioritaria per i progetti di utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore (art. 34a cpv. 1 lett. a legge sul CO₂). Viene sempre assegnata una priorità ai progetti più avanzati. Se più progetti presentano lo stesso livello d'avanzamento, viene considerato il progetto la cui domanda completa è stata presentata per prima in ordine cronologico.

Sezione 1c: Promozione di nuovi impianti destinati alla produzione di gas rinnovabili o di ampliamenti considerevoli di tali impianti

Art. 113d Diritto alla promozione

I contributi sono limitati agli impianti per la produzione di biometano che lo immettono nella rete del gas o lo commercializzano presso una stazione di rifornimento. Se il biogas o il biometano vengono utilizzati in loco per la produzione di calore, non sussiste alcun diritto alla promozione. Altri impianti per la

produzione di gas rinnovabili, per esempio di metano sintetico o idrogeno, non ricevono contributi per la promozione attraverso questa sezione (cpv. 1).

Gli impianti sono considerati nuovi se nel medesimo sito non esistevano in passato impianti per la produzione di biometano o relativi componenti oppure se sostituiscono completamente un impianto esistente. Per medesimo sito si intende la particella o, se emerge dal contesto, anche particelle limitrofe, a condizione che sussista una sufficiente vicinanza territoriale. Si presuppone una sostituzione completa se l'investimento necessario è grossomodo equivalente a quello che servirebbe per un impianto analogo effettivamente nuovo. Eventuali elementi dell'impianto che vengono conservati devono essere di importanza secondaria (cpv. 2 lett. a).

Sono inoltre considerati impianti nuovi gli impianti esistenti per la produzione di biogas che sono stati per lo più riconvertiti dalla produzione di energia alla produzione di biometano. È possibile continuare a produrre elettricità e calore, segnatamente per il consumo proprio (cpv. 2 lett. b).

Si presuppone un ampliamento considerevole se, attraverso misure costruttive, la produzione di energia lorda è aumentata almeno del 25 per cento in rapporto alla produzione media degli ultimi tre anni d'esercizio. Se non sono passati tre anni d'esercizio, non viene accordato alcun contributo d'investimento. Se un impianto per la produzione di biogas utilizzato per la produzione di elettricità viene sottoposto contemporaneamente a un ampliamento considerevole e alla conversione alla produzione di biometano, il richiedente può scegliere se il progetto debba essere considerato come nuovo impianto o ampliamento considerevole. In questo secondo caso, la capacità iniziale è derivata dalla capacità della centrale termo-elettrica a blocco esistente (cpv. 3).

Il biometano si forma dal trattamento di biogas di cui all'articolo 19a lettera c OIOm, tramite rimozione prevalentemente di CO₂, ma anche di altre componenti. Il gas così prodotto è equiparabile al gas naturale in termini di composizione, ma è di origine rinnovabile e biologica. Gli impianti per la produzione di biometano rappresentano impianti per la produzione di biogas che trattano il biogas ottenuto per produrre biometano. Il biometano deve essere conforme alla qualità del gas ad alto potere calorifico secondo la direttiva SSIGA G18 di giugno 2022⁷⁴ (cpv. 4).

Sono esclusi dalla promozione gli impianti che ricevono una promozione per la produzione di elettricità, partecipano al sistema di remunerazione per l'immissione di elettricità o ricevono un premio di mercato fluttuante. La promozione diventa possibile in seguito al ritiro definitivo dal' strumento di promozione (ad es. sistema di remunerazione per l'immissione di elettricità, contributo alle spese d'esercizio; cpv. 5 lett. a). Gli impianti sono inoltre esclusi dalla promozione per dieci anni a partire dal ricevimento di un contributo di promozione di altro tipo a livello federale; sono qui considerati in particolare i contributi di promozione nell'ambito della LEn (contributi d'investimento, contributi per progetti di ricerca oppure pilota e di dimostrazione), della legge sul CO₂ o della LOCl (cpv. 5 lett. b). Fa stato il momento del versamento della prima tranche per la promozione. Sono esclusi dalla promozione anche gli impianti che non coprono il proprio fabbisogno di energia termica con energie rinnovabili. Attraverso questo requisito si assicura che gli impianti promossi non siano riscaldati con vettori energetici fossili (cpv. 5 lett. c). Il produttore di biometano può negoziare liberamente il plusvalore ecologico. In particolare, se gli attestati per l'impianto in questione sono rilasciati nell'ambito di un progetto o di un programma secondo l'articolo 5, non è necessaria alcuna ripartizione degli effetti della riduzione delle emissioni.

Art. 113e Domanda

L'esecuzione dello strumento di promozione compete all'UFE, al quale deve essere presentata la domanda di contributo.

Art. 113f Contributo di promozione

Il contributo di promozione consta di un contributo d'investimento una tantum. L'ammontare del contributo di promozione viene stabilito in base alla capacità dell'impianto di trattamento, con tariffe diverse ripartite su tre classi di potenza (i contributi per ogni classe di potenza sono sommati tra loro, cpv. 1). Per ampliamenti considerevoli si applicano tariffe di promozione più basse (cpv. 2). La capacità

⁷⁴ La direttiva può essere ottenuta a pagamento presso la Società Svizzera dell'Industria del Gas e delle Acque SSIGA, su internet (www.svgw.ch > Regolamentazione) o via e-mail (info@svgw.ch).

dell'impianto di trattamento non deve superare la capacità di assorbimento della rete del gas; in caso contrario quest'ultima sarà determinante ai fini della promozione.

Un impianto può ricevere al massimo un contributo di promozione pari a 2,8 milioni di franchi (tutti i tipi di impianto, cpv. 3 lett. a). Vale inoltre il criterio secondo cui l'ammontare del contributo di promozione può essere al massimo pari al 30 per cento dei costi d'investimento effettivamente insorti e computabili per l'ampliamento dell'impianto (cpv. 3 lett. b). Ciò è dovuto alle notevoli differenze presenti nelle spese, in particolare per gli ampliamenti, e ha lo scopo di prevenire un compenso eccessivo. Sono computabili i costi necessari per la produzione di biometano. Non sono computabili, per esempio, i costi per terreni, strade e veicoli. La definizione dei limiti del sistema sarà definita dall'UFE in una direttiva.

Nel caso di impianti di depurazione delle acque e impianti esistenti che vengono riconvertiti dalla produzione di energia in produzione di biometano vengono promosse solo le fasi di trattamento e immissione, non la produzione di gas. Di conseguenza, questi ricevono solo il 15 per cento della tariffa di promozione di cui al capoverso 1 e 2 (cpv. 4).

Se l'impianto di produzione e di trattamento non è della stessa proprietà, è possibile presentare domanda separata per queste componenti degli impianti. La ripartizione del contributo di promozione è disciplinata nel capoverso 5.

Non è previsto il versamento di contributi inferiori a 80 000 franchi (cpv. 6); questo significa che i progetti promossi devono essere di una determinata grandezza.

Secondo l'articolo 34a capoverso 1 lettera d della legge sul CO₂, è data priorità al trattamento degli impianti che immettono gas nella rete.

Le ulteriori fasi di processo e l'ordine di priorità di cui alla legge del 5 ottobre 1990⁷⁵ sui sussidi (LSu) saranno precisati dall'UFE nell'ambito di una direttiva.

Oltre a privilegiare gli impianti che immettono in rete, si terrà conto della data di ricezione della domanda. Se nello stesso giorno sono presentate diverse domande per impianti che immettono gas nella rete e non è possibile prenderle tutte in considerazione, la priorità dovrà essere accordata al progetto con la massima potenza. Le domande per le quali i mezzi non sono sufficienti per un finanziamento completo non saranno accolte. Non sono previste liste d'attesa. Sarà possibile presentare una nuova domanda l'anno successivo.

Si prevede inoltre che l'UFE stabilirà dapprima in via provvisoria il contributo di promozione massimo. La garanzia riguarda l'impianto descritto nella domanda e si basa sulla capacità pianificata dell'impianto di trattamento. Eventuali modifiche rilevanti al progetto devono essere preventivamente discusse con l'UFE per valutare se, in tal caso, la garanzia di principio continua a essere valida. Deve essere possibile prevedere il versamento scaglionato dei contributi di promozione. La prima tranche è versata al più presto all'inizio dei lavori, l'ultima dopo la notifica della conclusione dei lavori.

Sono attualmente previsti i seguenti obblighi di notifica: la messa in esercizio dell'impianto promosso deve essere notificata all'UFE. La notifica è necessaria per il versamento della successiva tranche del contributo di promozione. Anche eventuali modifiche rispetto alle indicazioni fornite nella domanda devono essere notificate e motivate. Nell'ambito di una notifica della conclusione dei lavori sono inoltre forniti all'UFE i dati effettivi e verificati relativi all'impianto promosso. Per la notifica della conclusione dei lavori è obbligatorio eseguire un test di potenza che verifichi la capacità effettiva dell'impianto di trattamento. Sulla base della notifica di conclusione dei lavori l'UFE fissa l'ammontare definitivo del contributo di promozione, senza comunque superare il contributo di promozione massimo della garanzia di principio accordata.

Se dalla notifica di conclusione dei lavori emerge che le condizioni del diritto non sono adempiute o che l'impianto non è conforme alle indicazioni riportate nella domanda, il diritto alla promozione decade. I pagamenti già effettuati dovranno essere restituiti.

⁷⁵ RS 616.1

Sezione 1d: Promozione di impianti destinati all'impiego di calore solare per il calore di processo

Art. 113g Diritto alla promozione

Il capoverso 1 definisce i requisiti che gli impianti solari termici devono soddisfare per poter richiedere una promozione di cui all'articolo 34a capoverso 1 lettera c della legge sul CO₂. Sono incentivati gli impianti che producono calore da impiegare in primo luogo in processi artigianali e industriali o per la fornitura di servizi (cpv. 1 lett. a). Alcuni campi d'applicazione tipici sono, per esempio, i settori industriali delle derrate alimentari, chimica/farmaceutica e tessile, in cui il calore viene utilizzato per la produzione, la lavorazione o la finitura di prodotti, o settori di servizi come le lavanderie e gli ospedali. Deve emergere in primo piano che l'energia termica prodotta viene utilizzata nel processo industriale o di fornitura di un servizio; in misura minore è comunque consentito anche l'impiego per altri settori, per esempio la produzione di acqua calda per impianti sanitari. L'attenzione è rivolta alle applicazioni fino a circa 100 gradi centigradi, mentre si è evitata intenzionalmente una limitazione dell'intervallo di temperatura del processo. Il programma di promozione è quindi chiaramente distinto dal Programma Edifici, attraverso il quale vengono incentivati gli impianti per il riscaldamento dei locali o l'acqua calda industriale nel settore degli edifici.

L'integrazione di un impianto solare termico in un processo comporta un dispendio notevole per la pianificazione e l'attuazione dell'integrazione di sistemi. Ne consegue che è ragionevole considerare che gli impianti debbano essere di una certa grandezza. Con il programma di promozione si intendono pertanto incentivare in primo luogo gli impianti più grandi. Il capoverso 1 lettera b fissa a 20 chilowatt il limite inferiore della potenza nominale termica del collettore conformemente alla lista collettori dell'Istituto per la tecnologia solare (SPF, v. al riguardo anche l'art. 113i), corrispondente a una superficie lorda di circa 35 metri quadri.

Inoltre, l'impianto deve disporre di un dispositivo di misurazione che consenta di determinare il rendimento termico dell'energia solare effettivamente utilizzato, suddiviso in calore di processo e altri settori (cpv. 1 lett. c).

Per garantire la qualità elevata dei componenti dell'impianto, sono promossi solo collettori che soddisfano i requisiti di cui ai chiarimenti relativi alla lista collettori⁷⁶ del SPF, che sono quindi anche certificati Solar Kaymark e testati secondo gli standard EN 12975 o ISO 9806 (cpv. 1 lett. d).

La lettera e precisa la prova indipendente concernente la corretta integrazione dell'energia termica solare nei processi. Si vuole in tal modo garantire l'elevata qualità della pianificazione in relazione all'integrazione dell'impianto nei processi da sostenere, aumentando in tal modo la probabilità che l'impianto funzioni secondo le aspettative.

Gli impianti solari già sostenuti in altro modo dalla Confederazione sono esclusi dalla promozione (cpv. 2). Vi rientrano, per esempio, quelli incentivati tramite il Programma Edifici o quelli promossi secondo l'articolo 6 LOCl. Sono esclusi dalla promozione anche i gestori di impianti nel SSQE, le cui emissioni di gas serra sono registrate nel SSQE.

Il capoverso 3 precisa la posizione dei gestori di impianti che hanno assunto un impegno di riduzione delle emissioni secondo l'articolo 31 della legge sul CO₂. Questi gestori possono chiedere un'incentivazione, ma le riduzioni delle emissioni riconducibili a impianti solari oggetto di promozione non sono computate ai fini dell'adempimento degli impegni di riduzione di cui all'articolo 74a.

Art. 113h Domanda

L'esecuzione dello strumento di promozione compete all'UFE, al quale deve essere presentata la domanda. L'UFE indicherà i contenuti della domanda nel modulo di richiesta o nella direttiva «Förderprogramm Solarthermie für Prozesswärme» (Programma di promozione degli impianti termici solari per il calore di processo) che sarà allestita. Sono attualmente previsti:

⁷⁶ Le spiegazioni relative alla lista collettori 12/2021 possono essere consultate all'indirizzo www.kollektorliste.online.

- una descrizione tecnica del progetto completa di schema idraulico, dalla quale risultino il campo d'impiego del calore, i livelli di temperatura e l'integrazione nel sistema globale;
- un elenco dei probabili costi di progetto computabili sulla base delle offerte o di stime di costi affidabili;
- i rendimenti termici dell'energia solare utilizzabili mensilmente determinati mediante uno strumento di simulazione dinamico (Polysun, TRNSYS o equivalente) e suddivisi per campo d'impiego (calore di processo e altri eventuali settori) tenendo conto del fabbisogno mensile di energia del sistema globale supportato dall'impianto solare;
- il calcolo della prevista riduzione delle emissioni di gas serra in CO₂eq, tenendo conto dei vettori energetici che sono stati sostituiti con l'impianto (sono determinanti i fattori di emissione riportati nell'all. 10);
- un elenco di eventuali ulteriori contributi di promozione cantonali o comunali;
- la data prevista per l'inizio dei lavori e la messa in esercizio; e
- una prova della corretta integrazione dell'impianto nel sistema complessivo, rilasciata da una terza parte indipendente dal fornitore del sistema e dal gestore dell'impianto.

Art. 113i Contributo di promozione

Quando viene presentata domanda, i progetti devono essere pronti per la realizzazione. Tuttavia, conformemente all'articolo 26 LSu un contributo d'investimento viene accordato solamente se i lavori di costruzione dell'impianto non sono ancora iniziati o se è stato autorizzato l'inizio anticipato dei lavori. Chi inizia i lavori di costruzione dell'impianto senza garanzia o senza autorizzazione all'inizio anticipato dei lavori non riceve alcun contributo d'investimento.

La promozione si basa su un contributo d'investimento una tantum ed è costituita da un contributo di base pari a 2400 franchi e un contributo legato alla potenza pari a 1000 franchi per ogni chilowatt di potenza termica del collettore, corrispondente al doppio della tariffa minima prevista per gli impianti solari termici per il riscaldamento dei locali e l'acqua calda secondo il modello d'incentivazione armonizzato dei Cantoni (ModIncArm 2015)⁷⁷. Per gli impianti di grandi dimensioni la promozione ammonta quindi all'incirca al 40 per cento dei costi d'investimento.

La grandezza di riferimento per la promozione è la potenza nominale termica del collettore secondo la lista collettori⁷⁸ del SPF.

Se le domande di contributo presentate superano i mezzi disponibili, è previsto un ordine di priorità basato sui risparmi di emissioni di gas serra attesi in base alla potenza nominale termica del collettore. L'UFE istituisce l'ordine di priorità secondo la LSu in una direttiva. In tal modo si tiene prima conto degli impianti con la massima efficienza della promozione in relazione alle riduzioni di CO₂. Non è prevista alcuna lista d'attesa. Per i progetti che non vengono presi in considerazione sarà possibile presentare domanda l'anno successivo.

Per la direttiva sono previsti anche i contenuti seguenti relativi al processo di promozione: se i presupposti di cui all'articolo 113g sono soddisfatti, è prevista una garanzia di principio. L'UFE definisce il presumibile importo per la promozione in base alla potenza pianificata dell'impianto e lo garantisce mediante decisione. Se, durante la fase di realizzazione, la potenza dell'impianto supera il valore garantito, la promozione per la parte eccedente sarà accordata solo se sono disponibili mezzi sufficienti.

La realizzazione e la messa in esercizio dell'impianto devono essere effettuate entro 24 mesi dalla garanzia; in caso contrario il diritto alla promozione decade. Su richiesta l'UFE può estendere questo termine di 12 mesi, a condizione che il ritardo sia dovuto a motivi non imputabili al responsabile del progetto. La messa in esercizio deve essere notificata all'UFE mediante presentazione del rapporto di messa in esercizio firmato e costituisce la base per il versamento di una tranches del contributo di

⁷⁷ ModIncArm 2015. Versione riveduta del settembre 2016.

⁷⁸ Calcolatore dei contributi di promozione per l'energia solare termica (lista collettori). Consultabile all'indirizzo: www.kollektorliste.online

promozione. Dopo la messa in esercizio dovrà essere presentata all'UFE una contabilità dettagliata dei costi sostenuti per l'impianto.

Dopo la notifica della messa in esercizio e la presentazione del conteggio dettagliato dei costi, l'ammontare della promozione sarà fissato definitivamente sulla base della potenza effettiva dell'impianto. Se dalla documentazione presentata dovesse emergere che le condizioni previste per il diritto alla promozione di cui all'articolo 113g non sono soddisfatte, il diritto al contributo decade e gli eventuali pagamenti già effettuati dovranno essere restituiti.

Art. 113j Richiesta di restituzione

Dal momento che gli impianti ricevono un contributo di promozione sostanziale, occorre garantire anche che funzionino secondo le aspettative. Per verificare il funzionamento dell'impianto, l'UFE può quindi richiedere il rendimento dell'impianto solare in kWh utilizzato mese per mese su un arco di tre anni. Se la media triennale del rendimento utilizzato dell'impianto solare è inferiore all'80 per cento del rendimento previsto (secondo il calcolo presentato con la domanda di promozione), viene richiesta in proporzione, in virtù dell'articolo 28 LSu, la restituzione del contributo di promozione. La formula applicata per il calcolo dell'importo del contributo di promozione da restituire, in percentuale del contributo fissato in via definitiva, è la seguente:

$$\text{Restituzione (in \%)} = 100 \% \times \left(1 - \frac{\text{rendimento effettivo medio su 3 anni}}{\text{rendimento atteso} \times 0,8} \right)$$

Se, ad esempio, la media triennale del rendimento dell'impianto solare effettivamente utilizzato ammonta solo al 60 per cento del rendimento atteso, il contributo di promozione viene ridotto del 25 per cento. Se l'impianto raggiunge o supera l'80 per cento del rendimento atteso, non viene applicata alcuna riduzione.

Art. 113k Monitoraggio e pubblicazione dei dati

In Svizzera esistono oggi pochi impianti solari termici che generano calore per processi artigianali e industriali. Sussiste quindi un interesse legittimo a raccogliere esperienze, generare «ottime pratiche» per questi impianti e pubblicare i dati acquisiti e le analisi, sempre che non siano coperti da segreti aziendali. L'UFE può pertanto predisporre un accompagnamento scientifico per impianti incentivati selezionati.

Sezione 2: Promozione delle tecnologie atte a ridurre le emissioni di gas serra

Art. 114 cpv. 1, frase introduttiva (concerne soltanto il testo francese) e lett. d, nonché 2

Nell'articolo 114 capoverso 1 viene ora espressamente stabilito che, oltre ai benefici per l'ambiente ottenuti con lo strumento di promozione negli ambiti della riduzione dei gas a effetto serra, dell'impiego di energie rinnovabili e della gestione parsimoniosa delle risorse naturali, nessun altro obiettivo ambientale deve risultare compromesso in misura considerevole. È inoltre precisato che anche i mutuatari devono avere sede in Svizzera. Poiché il Fondo per le tecnologie è stato introdotto come strumento per la promozione ambientale e la promozione della piazza economica, questo aspetto è già stato concretizzato nello stesso modo fino a oggi. L'inserimento esplicito nell'ordinanza crea trasparenza e aumenta la certezza del diritto.

Art. 118 cpv. 3

Nell'articolo 118 capoverso 3 l'ammontare massimo del finanziamento tramite il Fondo per le tecnologie, pari a 500 milioni di franchi fino al 2020, è adeguato all'estensione del periodo dello strumento di promozione e ammonta ora al massimo a 750 milioni di franchi fino al 2030. Il credito d'impegno corrispondente continua a essere deciso dall'Assemblea federale in base all'utilizzo del Fondo per le tecnologie (cpv. 2, invariato).

Sezione 3: Distribuzione alla popolazione

Art. 119 Quota di proventi spettante alla popolazione

Alla popolazione continuano a essere ridistribuiti, in proporzione dei mezzi versati, i proventi della tassa sul CO₂ che non hanno una destinazione vincolata. Poiché la ridistribuzione avviene nel corso dello stesso anno, la quota annua spettante alla popolazione si basa su una stima del prodotto annuo della tassa sul CO₂ nell'anno di riscossione. La differenza tra il prodotto della tassa stimato e quello effettivo è compensata due anni dopo (cpv. 1 lett. b). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) viene compensata la differenza del 2025. La quota spettante alla popolazione comprende in proporzione anche la tassa sul CO₂ restituita, di cui l'UFAM può ordinare la restituzione secondo l'articolo 98d agli impianti ICFC che non abbiano investito in misura sufficiente. La ridistribuzione di questi mezzi avviene dopo due anni (cpv. 1 lett. a). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) vengono ripartiti i fondi del 2025.

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. La compensazione per gli anni 2023 e 2024 è disciplinata nelle disposizioni transitorie (art. 146ae cpv. 2 e 3). Ora la quota spettante alla popolazione dei mezzi eccedenti l'ammontare massimo di 150 milioni di franchi a destinazione vincolata e non utilizzati viene ridistribuita dopo due anni (cpv. 1 lett. c). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) vengono ripartiti i fondi del 2025.

Anche i mezzi compresi nei 150 milioni che non è stato possibile impiegare con destinazione vincolata entro la fine del secondo anno precedente quello di riscossione sono ridistribuiti in proporzione alla popolazione (cpv. 1 lett. d). Ciò avviene ogni cinque anni (cpv. 2). I fondi degli anni 2025–2028 vengono ripartiti per la prima volta nel 2030.

Art. 120 cpv. 1

Il capoverso 1 viene modificato perché, conformemente alla legislazione rimasta in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici (v. commenti relativi all'art. 119).

Sezione 4: Distribuzione all'economia

Art. 124 Quota di proventi spettante all'economia

All'economia continuano a essere ridistribuiti, in proporzione dei mezzi versati, i proventi della tassa sul CO₂ che non hanno una destinazione vincolata. Poiché la ridistribuzione avviene nel corso dello stesso anno, la quota annua spettante all'economia si basa su una stima del prodotto annuo della tassa sul CO₂ nell'anno di riscossione. La differenza tra il prodotto della tassa stimato e quello effettivo è compensata due anni dopo (cpv. 1 lett. b). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) viene compensata la differenza del 2025. La quota spettante all'economia comprende in proporzione anche la tassa sul CO₂ restituita, di cui l'UFAM può ordinare la restituzione secondo l'articolo 98d agli impianti ICFC che non abbiano investito in misura sufficiente. La ridistribuzione di questi mezzi avviene dopo due anni (cpv. 1 lett. a). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) vengono ripartiti i fondi del 2025.

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano ridistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la ridistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. La compensazione per gli anni 2023 e 2024 è disciplinata nelle disposizioni transitorie (v. art. 146ae). Ora la quota spettante all'economia dei mezzi eccedenti l'ammontare massimo di 150 milioni di franchi a destinazione vincolata e non utilizzati viene ridistribuita dopo due anni (cpv. 1 lett. c). Ad esempio, nel 2027 (anno di riscossione) vengono ripartiti i fondi del 2025.

Anche i mezzi compresi nei 150 milioni che non è stato possibile impiegare con destinazione vincolata entro la fine del secondo anno precedente quello di riscossione sono ridistribuiti in proporzione

all'economia (cpv. 1 lett. d). Ciò avviene ogni cinque anni (cpv. 2). I fondi degli anni 2025–2028 vengono ripartiti per la prima volta nel 2030.

Art. 124a Esclusione dalla distribuzione della quota dei proventi

I gestori con impegno di riduzione non ricevono alcuna quota dei proventi della tassa sul CO₂ (art. 36 cpv. 4 legge sul CO₂). Per escludere questi gestori di impianti dalla redistribuzione, le casse di compensazione si basano sui numeri di conteggio AVS.

Il capoverso 1 disciplina l'esclusione parziale per i gestori che utilizzano lo stesso numero di conteggio AVS per impianti ubicati in diversi siti. Se il numero di conteggio AVS comprende salari di lavoratori che lavorano in un'unità aziendale non esclusa, il gestore di impianti può chiedere la redistribuzione parziale della tassa sul CO₂ e deve comunicare alla cassa di compensazione, entro il 15 aprile dell'anno di riscossione, la massa salariale rilevante in relazione all'esclusione parziale (cpv. 2). L'anno di riscossione 2025 costituisce un'eccezione. Poiché la redistribuzione di quell'anno viene rinviata al 2026 per motivi tecnici legati all'esecuzione (v. art. 146ae cpv. 1), la massa salariale rilevante per l'esclusione parziale per la redistribuzione del 2025 deve essere comunicata solo entro il 15 aprile 2026.

Un gestore di impianti che non è più esentato dalla tassa sul CO₂ ha nuovamente diritto alla redistribuzione della tassa a partire dall'anno successivo a quello dell'esenzione. In questo caso la redistribuzione è a cura dell'UFAM (cpv. 3). Il capoverso 4 definisce le informazioni che il gestore deve fornire entro tre mesi.

Art. 125 cpv. 1 e 3

Il capoverso 1 viene modificato perché, conformemente alla legislazione rimasta in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano redistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la redistribuzione alla popolazione e agli operatori economici (v. commenti relativi all'art. 119).

Capitolo 9a: Promozione di provvedimenti volti a ridurre le emissioni di gas serra nel trasporto aereo

Art. 127a Principio

Gli articoli 28g capoverso 8 e 37a della legge sul CO₂ e l'articolo 103b LNA (modifica di altri atti normativi) costituiscono, insieme all'articolo 37d della legge federale del 22 marzo 1985⁷⁹ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin), le basi legali per la promozione finanziaria di provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra nel trasporto aereo (cpv. 1). Le lettere a–c del capoverso 2 mettono in particolare risalto ciò su cui si concentra la promozione, e cioè la produzione in scala di carburanti rinnovabili per l'aviazione e l'aumento dell'efficienza energetica degli aeromobili e delle operazioni di volo. La promozione può essere accordata alla ricerca e allo sviluppo di nuove tecnologie e procedimenti, tra cui anche progetti pilota e di dimostrazione, inclusa la prima applicazione. Questi oggetti di promozione sono in linea con il rapporto «Traffico aereo neutro in termini di emissioni di CO₂ entro il 2050» del Consiglio federale.

Per adempiere il mandato legale nella maniera più efficace possibile, la Confederazione deve sostenere in via sussidiaria il trasferimento di conoscenze (cpv. 2 lett. d). Uno scambio inadeguato in questo ambito è stato descritto come un ostacolo nel «Rapporto dell'UFAC sulla promozione dello sviluppo e dell'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione» del 2022⁸⁰. Analogamente alla pratica seguita per gli strumenti di promozione federali esistenti, occorre sostenere gli sforzi corrispondenti, tra cui per esempio incontri tra esperti intersettoriali ed eventi informativi per il nuovo strumento di promozione in Svizzera e all'estero.

Gli sviluppi relativi alla riduzione delle emissioni nel trasporto aereo sono estremamente complessi e dinamici. Ne consegue che le basi strategiche per il raggiungimento degli obiettivi climatici in questo

⁷⁹ RS 725.116.2

⁸⁰ Rapporto dell'UFAC sulla promozione dello sviluppo e dell'utilizzo di carburanti sostenibili per l'aviazione. UFAC, 15.12.2022.

settore richiedono un aggiornamento costante. Per garantire l'impiego efficace dei mezzi sono quindi necessari un accompagnamento attivo e la partecipazione alla ricerca. A tal fine il capoverso 3 consente all'UFAC lo svolgimento di attività di ricerca del settore pubblico per colmare puntuali lacune conoscitive operando attraverso progetti di ricerca su commissione o programmi di ricerca propri (art. 16 cpv. 2 lett. a e c della legge federale del 14 dicembre 2012⁸¹ sulla promozione della ricerca e dell'innovazione, LPRI).

Art. 127b Forma e procedura per la concessione di aiuti finanziari

I contributi sono erogati dall'UFAC sotto forma di contributi a fondo perso, mutui senza interessi o fideiussioni (cpv. 1). Queste diverse modalità sono impiegate in maniera quanto più possibile economica ed efficace, secondo il principio di cui all'articolo 1 capoverso 1 lettera b LSu, con particolare attenzione in prima linea alle fideiussioni. Si fa ricorso a mutui e contributi a fondo perso soprattutto nelle prime fasi dello sviluppo. La decisione sulla forma della promozione spetta all'UFAC (cpv. 2), che decide anche in merito alle fideiussioni semplici o solidali.

Per la concessione dei contributi l'UFAC può indire bandi di concorso (cpv. 3). Questa procedura consente all'UFAC di orientare l'impiego dei mezzi specificamente alle priorità. Può di conseguenza definire gli oggetti della promozione e le condizioni di partecipazione alla procedura di gara.

L'UFAC è responsabile dell'esecuzione di questo strumento. Le domande devono essere presentate a tale ufficio (cpv. 4). Per coprire una parte dei costi d'esecuzione, in particolare per l'esame delle domande, l'UFAC riscuote emolumenti dai richiedenti (cpv. 5). Al riguardo trova applicazione l'ordinanza del 28 settembre 2007⁸² sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC). L'UFAC preciserà le modalità per le domande e l'esecuzione in una direttiva d'esecuzione. Secondo il capoverso 6, l'UFAC può fissare obiettivi intermedi.

Art. 127c Condizioni per la concessione di aiuti finanziari

L'articolo 127c capoverso 1 specifica i criteri in base ai quali si determinano la garanzia per gli aiuti finanziari e il relativo ammontare. Tali criteri si aggiungono a quelli già fissati a livello di legge nell'articolo 103b capoverso 3 LNA per il nuovo programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato. L'articolo 127c capoverso 1 lettere a e b riguarda l'obiettivo di promozione centrale: conseguire a costi contenuti la massima riduzione possibile delle emissioni di gas serra, considerando le riduzioni di emissioni che, rispetto a uno scenario senza il provvedimento, vengono ottenute in un orizzonte temporale adeguato. La lettera c aggiunge che vengono prese in considerazione le ripercussioni ambientali al di là degli aspetti climatici, per esempio il fabbisogno di terreno per la produzione di carburanti rinnovabili. La lettera d consente di attribuire la priorità alle tecnologie e ai procedimenti con una competitività elevata. La lettera e tiene conto dell'esperienza dei richiedenti e dei rischi tecnologici. La lettera f precisa, in riferimento alla promozione in Svizzera e all'estero di cui all'articolo 127a capoverso 2, che l'attenzione è rivolta alla partecipazione economica degli operatori svizzeri. Secondo la lettera g, le riduzioni delle emissioni devono contribuire al raggiungimento degli obiettivi climatici svizzeri, per esempio computando i carburanti rinnovabili prodotti al soddisfacimento dell'obbligo di miscelazione di cui all'articolo 28f della legge sul CO₂ o, in generale, iscrivendo emissioni più basse nell'Inventario svizzero dei gas serra. La lettera h riguarda progetti che godono di ampio consenso e che, per esempio, comprendono l'intera catena di creazione del valore aggiunto, dal fornitore all'acquirente. La lettera i riconosce i contributi previsti per le attività di ricerca e sviluppo, in particolare se i risultati della ricerca sono resi pubblici. La definizione delle priorità e la ponderazione dei criteri di cui all'articolo 127c capoverso 1 lettere a–i nell'ambito della valutazione delle domande competono all'UFAC. Il capoverso 2 stabilisce inoltre che vengono presi in considerazione gli effetti provocati dal provvedimento dopo la sua conclusione. Ad esempio, un impianto pilota non viene considerato come entità a sé ma nel contesto di un ulteriore sviluppo e della messa in scala.

Il capoverso 3 riduce gli effetti di trascinarsi, dato che gli aiuti finanziari sono concessi solo a integrazione di prestazioni proprie ragionevolmente esigibili. Di ciò si tiene conto applicando le aliquote massime per i contributi secondo l'articolo 37a capoverso 5 della legge sul CO₂. Condizione aggiuntiva per i mutuatari è quella di dimostrare la propria solvibilità (cpv. 4). Per i provvedimenti di cui

⁸¹ RS 420.1

⁸² RS 748.112.11

all'articolo 127a capoverso 2 lettera d e capoverso 3 si applicano per analogia i criteri di cui all'articolo 127c, cioè ricevono contributi se sostengono in misura decisiva il raggiungimento degli obiettivi dello strumento.

Art. 127d Ammontare degli aiuti finanziari e criteri per l'ordine di priorità

Ai sensi dell'articolo 127d capoverso 1, i criteri e le condizioni di cui all'articolo 127c capoversi 1–3 si applicano anche per la determinazione dell'importo degli aiuti finanziari. Il capoverso 2 specifica la procedura da seguire qualora i mezzi fossero insufficienti, considerando il grado di adempimento dei criteri di cui all'articolo 127c capoversi 1–3. Per la considerazione secondo gli articoli 127c capoverso 1 e 127d capoversi 1 e 2 si applica la medesima ponderazione dei criteri.

Art. 127e Fideiussioni

Per impostare l'impiego dei mezzi statali nel modo il più possibile efficace e adeguato al mercato, il rilascio di fideiussioni dovrà essere consentito in particolare anche tramite il programma di promozione «Clima e aviazione» che deve essere creato. Le fideiussioni agevolano l'assunzione di mutui da parte di imprese innovative. Le fideiussioni servono alla ripartizione dei rischi nell'ambito della messa a disposizione del capitale. L'articolo 127e definisce i presupposti per la concessione di fideiussioni, incluso l'ammontare massimo e la durata massima. A questo proposito si tiene conto delle esperienze raccolte dal Fondo per le tecnologie già esistente dell'UFAM. Dal momento che proprio gli impianti di produzione di carburanti rinnovabili per l'aviazione possono comportare costi d'investimento di diversi miliardi di franchi, la concessione di fideiussioni (cpv. 2) intende ridurre i rischi dell'investimento e promuovere l'affermazione di tecnologie innovative. In linea di massima, le fideiussioni devono coprire solo in parte i mutui. Tuttavia, se il rischio di finanziamento è sufficientemente ripartito tra diversi operatori, è ammissibile una copertura completa dei mutui tramite fideiussioni.

Le fideiussioni sono di regola concesse a banche o casse di risparmio autorizzate secondo la legge dell'8 novembre 1934⁸³ sulle banche e sottoposte alla FINMA (cpv. 3). Altri mutuanti idonei possono essere ulteriori creditori, come per esempio fondi di «Private Equity» o «Venture Capital», se offrono la garanzia di svolgere le funzioni di beneficiari della fideiussione con la stessa diligenza di una banca.

Art. 127f Obbligo di notifica e presentazione di rapporti

L'articolo 127f contiene gli obblighi dei richiedenti in materia di presentazione di rapporti. Il capoverso 1 sancisce il principio secondo cui eventuali aggiornamenti delle informazioni devono essere forniti non appena disponibili. Considerato che l'entità della promozione potrebbe essere rilevante, secondo il capoverso 2 l'UFAC può richiedere rapporti intermedi, un rapporto finale e altri documenti idonei per assicurare un accompagnamento rigoroso dei provvedimenti. Il capoverso 4 specifica le modalità della presentazione di rapporti per mutui e fideiussioni, prevedendo per questi strumenti una rendicontazione più ampia, almeno annuale dell'andamento degli affari. Le modalità sono disciplinate nella direttiva d'esecuzione e nelle decisioni.

Art. 127g Esecuzione

L'UFAC può assegnare a un servizio esterno compiti amministrativi esecutivi nell'ambito del trattamento di domande e bandi di concorso come pure in relazione alla procedura di aggiudicazione di fideiussioni. L'UFAC decide in ogni caso in merito a bandi di concorso e domande; facoltà di disporre, vigilanza e pianificazione strategica competono all'ufficio. Selezione e impiego di una segreteria da parte dell'UFAC sono previsti nell'ambito di un bando OMC. L'articolo 127g prevede inoltre il coinvolgimento di un gruppo indipendente di esperti (composta da persone provenienti dal mondo della scienza, dell'economia e in particolare della finanza come pure dell'amministrazione) per garantire ampio sostegno specialistico alle attività legate all'esecuzione. Tale coinvolgimento deve avvenire in via sussidiaria e solo nei casi puntuali in cui la competenza della Confederazione e del servizio esterno non è sufficiente. È possibile il coinvolgimento di esperti per la redazione di bandi di concorso, la valutazione di domande,

⁸³ RS 952.0

l'accompagnamento di provvedimenti e valutazioni strategiche. Il gruppo di esperti ha quindi una funzione consultiva.

Capitolo 9b: Utilizzazione dei proventi derivanti dalla vendita all'asta di diritti di emissione per impianti

Sezione 1: Provvedimenti volti a prevenire i danni

Art. 127h Diritto alla promozione

Vengono erogati aiuti finanziari volti a sostenere provvedimenti che contribuiscono a prevenire danni a persone e a cose di notevole valore, come per esempio edifici, infrastrutture, oggetti di grande importanza economica o sociale, natura e paesaggio, che possono essere provocati dall'aumento delle concentrazioni di gas serra (provvedimenti di adeguamento) e che non possono essere già promossi in virtù di vigenti atti normativi speciali al di fuori della legge sul CO₂, ad esempio i provvedimenti nell'ambito di accordi programmatici con i Cantoni. Sono meritevoli di promozione la pianificazione, lo sviluppo o l'attuazione di provvedimenti di adeguamento. L'attuazione include la valutazione del provvedimento. Anche i lavori preparatori come l'analisi dei rischi climatici, l'analisi dell'esposizione, lo sviluppo di strategie di adattamento e piani di provvedimenti come pure l'elaborazione di linee guida contribuiscono a prevenire i danni nel lungo termine e possono essere oggetto di promozione. I provvedimenti di adattamento devono contribuire agli obiettivi della strategia del Consiglio federale di adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera⁸⁴. Si tratta, in particolare, di ridurre al minimo i rischi dei cambiamenti climatici e di proteggere la popolazione, i beni materiali e le basi naturali della vita, nonché di aumentare la capacità di adattamento della società, dell'economia e dell'ambiente a tali cambiamenti. Inoltre, i provvedimenti di adattamento devono rispettare i principi della strategia di adattamento, nell'ambito della quale sono prioritari, tra l'altro, la sostenibilità, l'azione comune di Confederazione, Cantoni, Comuni e privati, la compatibilità degli adattamenti con la protezione del clima (quindi la riduzione delle emissioni) e la considerazione delle conoscenze scientifiche (cpv. 1). Lo strumento di promozione verte in particolare sull'adattamento agli effetti negativi dei cambiamenti climatici e sulla protezione contro tali effetti. I provvedimenti di adattamento possono però avere anche effetti secondari positivi su altri comparti ambientali (p. es. la biodiversità).

Tali danni sono in particolare danni alla salute causati dall'aumento dello stress da calore, danni alle persone e alle cose a seguito dello scioglimento del permafrost e dei ghiacciai, danni alle persone e alle cose causati da eventi di precipitazione più frequenti e intensi e dalle rispettive conseguenze, quali inondazioni, aumento del ruscellamento superficiale e movimenti del terreno, danni all'agricoltura, all'economia forestale, all'economia energetica e alla gestione delle acque urbane causati da periodi di siccità più frequenti e prolungati, danni ai servizi ecosistemici causati da cambiamenti degli spazi vitali e della composizione delle specie (cpv. 2). S'intende promuovere, per esempio, la progettazione di spazi liberi aperti e verdi naturali e adeguati al clima per ridurre le isole di calore urbane o piani di misure contro la canicola per proteggere la popolazione in caso di ondate di calore, l'impiego di materiali o di strategie di rinnovazione edili idonei al clima, piani per la gestione dell'aumento del deflusso solido di fondo, la creazione di superfici multifunzionali di ritenzione organizzate in maniera naturale, la pianificazione e l'attuazione di città spugna, i piani decentralizzati seminaturali di gestione delle acque pluviali e la protezione degli oggetti contro il crescente ruscellamento superficiale, l'elaborazione e applicazione di piani regionali per un'utilizzazione del suolo a scopo agricola adeguata alle condizioni locali, forme di coltivazione resistenti ai cambiamenti climatici di boschi ricchi di specie e strutture o la posa di piscine di acqua fredda nei fiumi nonché l'ombreggiamento delle rive con specie arbustive e arboree adatte al clima (lett. a–e).

L'esecuzione di questo strumento di promozione compete all'UFAM, al quale devono essere presentate le domande (cpv. 4). L'UFAM preciserà la procedura e l'ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu. È

⁸⁴ Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera – Prima parte della strategia del Consiglio federale del 2 marzo 2012.
Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera – Piano d'azione 2014–2019. Seconda parte della strategia del Consiglio federale del 9 aprile 2014.
Adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera: Piano d'azione 2020–2025. Terza parte della strategia del Consiglio federale del 19 agosto 2020.

previsto che si possa presentare domanda diretta di aiuti finanziari per la pianificazione e l'attuazione di provvedimenti secondo il capoverso 1, oppure che si possa partecipare a bandi di concorso tematici per lo sviluppo di provvedimenti. Gli aiuti finanziari sono rivolti per esempio a Cantoni, Comuni, regioni, organizzazioni, imprese o associazioni che intendono pianificare, sviluppare o attuare un provvedimento di adattamento.

Con i piani finanziari si intende sostenere, da un lato, l'attuazione diffusa di provvedimenti di adattamento già verificati altrove con successo. L'UFAM pubblica esempi di provvedimenti di adattamento meritevoli di promozione e mette a disposizione i moduli per la presentazione delle domande. La scadenza prevista per le domande dirette è essenzialmente il 31 marzo, ma per il 2025 è stato previsto il 31 agosto 2025 (art. 146^{ag} cpv. 1). Le domande devono inoltre contenere una prova indicante in che modo il provvedimento di adattamento contribuisce a ridurre i rischi del cambiamento climatico, prevenire i danni dovuti al cambiamento climatico o migliorare la capacità di adattamento. In particolare occorre mettere in evidenza come fornire la prova dell'efficacia mediante indicatori dopo il completamento del provvedimento. Le domande potranno essere esaminate solo se sono disponibili tutte le autorizzazioni per un progetto. La domanda deve includere anche un preventivo o un piano di finanziamento, un prospetto dettagliato dei costi computabili del provvedimento, l'indicazione dei contributi ed eventuali crediti garantiti dai Cantoni e da terzi nonché il contributo atteso dalla Confederazione.

L'UFAM è competente per la valutazione delle domande e si avvale degli altri servizi federali interessati dal tema della domanda. Nel caso in cui le domande presentate o che si prevede saranno presentate dovessero superare i mezzi disponibili, sarà definito un ordine di priorità. È tuttavia prevista la possibilità di ripresentare nell'anno successivo le domande che non avessero ricevuto aiuti finanziari a causa dei mezzi finanziari limitati.

Dall'altro lato, possono essere accordati aiuti finanziari nel quadro di bandi di concorso per soluzioni innovative o progetti combinati integrali di considerevole entità, con diversi provvedimenti di adattamento che contribuiscono a ridurre i rischi del cambiamento climatico in Svizzera (cpv. 5). L'UFAM intende indire bandi di concorso tematici relativi a priorità di promozione. Il bando di concorso stabilisce le condizioni e i criteri di selezione. Per la valutazione delle domande ricevute e la definizione delle priorità di promozione l'UFAM si avvarrà anche in questo caso di altri servizi federali. Le domande sono valutate sulla base dei criteri di selezione stabiliti nel bando di concorso. Vengono sostenuti i progetti che soddisfano al meglio i criteri di selezione. Il numero dei provvedimenti di adattamento sovvenzionati dipende dalla qualità delle domande ricevute, dai relativi costi previsti e dai mezzi finanziari a disposizione.

Nel caso di progetti sovvenzionati, una gestione, un coordinamento e una condotta mirati sono imprescindibili per garantire efficienza e uniformità. A tale scopo, l'UFAM dispone di un'organizzazione adeguata. Per la gestione strategica, l'UFAM crea una commissione di programma interna. Il coinvolgimento di altri servizi federali per la valutazione delle domande e per l'elaborazione di bandi di concorso specifici per le priorità di promozione avviene nel quadro del Comitato interdipartimentale Clima.

Art. 127i Ammontare degli aiuti finanziari

L'ammontare degli aiuti finanziari, che è al massimo pari al 50 per cento dei costi computabili, è fissato in particolare in base ai benefici e all'impatto del provvedimento. I provvedimenti con un beneficio maggiore usufruiscono di aiuti finanziari superiori rispetto a quelli che presentano un beneficio ridotto. Sono considerati computabili i costi di investimento adeguati e necessari per l'attuazione economica e appropriata del provvedimento, tra cui per esempio i costi di pianificazione, di sviluppo, d'investimento di componenti o i costi d'installazione. Sono computabili solamente i costi aggiuntivi causati dal provvedimento di adattamento. Eventuali spese supplementari trattate nel medesimo progetto non possono essere computate. Se per un progetto è prevista la possibilità di richiedere anche altri sussidi federali, la totalità dei mezzi concessi dalla Confederazione può ammontare al massimo al 50 per cento dei costi computabili. Se un richiedente riceve aiuti finanziari da diverse fonti statali, sussiste l'obbligo di coordinamento. Secondo l'articolo 12 capoverso 2 LSu, il coordinamento delle prestazioni incombe di regola all'autorità che dovrà presumibilmente concedere la somma più cospicua. In questi casi l'UFAM può mettersi in contatto con le autorità interessate.

Sezione 2: Provvedimenti di decarbonizzazione di impianti

Art. 127j Diritto alla promozione

Gli aiuti finanziari vengono accordati per i provvedimenti che comportano una riduzione delle emissioni di gas serra all'interno di un impianto SSQE e per provvedimenti con i quali il CO₂ di un impianto SSQE viene legato in modo permanente in prodotti o stoccato in modo durevole nel sottosuolo. È possibile anche il legame chimico o lo stoccaggio di CO₂ biogeno per il conseguimento di emissioni negative. Gli aiuti finanziari sono accordati solo ai gestori di impianti che secondo l'articolo 16 della legge sul CO₂ sono tenuti a partecipare al SSQE prima dell'attuazione del provvedimento. I gestori che hanno ottenuto l'opt-out non partecipano al SSQE e non ricevono aiuti finanziari (cpv. 1).

Ai sensi dell'articolo 37b della legge sul CO₂, i provvedimenti devono fornire un contributo notevole alla decarbonizzazione dell'impianto SSQE. Questo requisito non è adempiuto in caso di sostituzione con vettori energetici fossili, ad esempio la sostituzione dell'olio da riscaldamento con gas naturale. Anche i provvedimenti adottati dai gestori di impianti che forniscono calore alle reti di riscaldamento a distanza e soprattutto agli edifici residenziali non contribuiscono alla decarbonizzazione dell'industria. In linea di principio sono possibili provvedimenti attinenti al recupero del calore residuo. Non si riscontra un contributo notevole alla decarbonizzazione nemmeno in impianti di ricerca e sviluppo o nei provvedimenti per la cattura e il sequestro di CO₂ ottenuto dalla generazione di calore a basse temperature (cpv. 2). L'UFAM respinge le relative domande.

Se i provvedimenti determinano un maggior consumo di elettricità, tale elettricità deve provenire da fonti non fossili; ciò deve essere dimostrato negli anni successivi fornendo le relative garanzie di origine (cpv. 3).

Le domande di aiuti finanziari devono essere presentate entro il 31 marzo tramite il sistema CORE dell'UFAM (cpv. 4). Per il 2025 si prevedono una scadenza successiva (31 luglio 2025, art. 146ag cpv. 2) e una procedura basata su moduli non legati al portale CORE. Se una domanda non viene presentata entro i termini, viene esaminata l'anno successivo.

Nella domanda devono essere fornite le indicazioni necessarie per consentire la definizione dell'ammontare dell'aiuto finanziario conformemente all'articolo 127k e il rispetto dei criteri di priorità di cui all'articolo 127l. L'UFAM può prevedere che la domanda debba essere presentata. La domanda contiene:

- descrizione della tipologia del provvedimento e durata degli effetti;
- descrizione plausibile e comprensibile dell'entità notevole del contributo del provvedimento alla decarbonizzazione;
- calcolo della redditività dell'investimento (Return on Investment) tenendo conto degli utili o dei risparmi previsti come conseguenza dello scambio di diritti di emissione;
- calcolo plausibile e comprensibile dei costi computabili e dell'aiuto finanziario richiesto, tenendo conto di eventuali incentivi accordati od ottenuti da Confederazione, Cantone o Comune;
- calcolo plausibile e comprensibile dell'entità della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq nel corso dell'anno (calcolo dell'effetto). Il calcolo dell'effetto deve essere conservativo ed eventuali incertezze devono essere descritte;
- informazioni relative al rischio di trasferimento della produzione, e quindi delle emissioni di gas serra all'estero («Carbon Leakage»), conformemente ai fattori per il «Carbon Leakage» utilizzati nel SSQE;
- informazioni sulle variazioni dell'impatto ambientale generate dai provvedimenti (p. es. la realizzazione di cicli dei materiali chiusi e il miglioramento dell'efficienza delle risorse) durante l'intero ciclo di vita degli impianti e dei prodotti interessati;

- nel caso di provvedimenti particolarmente dispendiosi in termini di costi, obiettivi intermedi adeguati che possono determinare un pagamento (parziale) anticipato prima della fine dell'attuazione dei provvedimenti.

Il calcolo dell'entità della riduzione delle emissioni di gas serra perseguita o delle emissioni negative perseguite nonché il calcolo dei costi computabili devono essere effettuati in modo conservativo. L'UFAM può chiedere che uno degli studi di verifica SSQE da esso incaricati effettui una verifica a spese del gestore (cpv. 5).

Oltre alla presentazione diretta delle domande, l'UFAM ha anche la possibilità di indire bandi di concorso.

Art. 127k Ammontare dell'aiuto finanziario

Gli aiuti finanziari ammontano al massimo al 50 per cento dei costi computabili. L'importo massimo del 50 per cento può essere ridotto (cpv. 1). Sono considerati costi computabili i costi d'investimento direttamente necessari per l'attuazione economica e appropriata dei provvedimenti, tra cui in particolare i costi di pianificazione attivabili, i costi d'investimento degli elementi costruttivi, i costi d'installazione (per i quali si può tenere conto di costi adeguati per il genio civile) e i costi per la messa in esercizio, comprese le conseguenti interruzioni dell'esercizio. Non sono accordati aiuti finanziari per i costi d'esercizio (cpv. 2).

Art. 127l Criteri di priorità

Se le domande di aiuti finanziari presentate o attese superano i mezzi disponibili, le domande ammissibili ricevute dall'UFAM in modo completo ed entro i termini sono classificate per priorità sulla base dei criteri di cui al presente articolo:

- ammontare dell'aiuto finanziario rispetto al totale della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o all'entità delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq, per la durata degli effetti del provvedimento. Per evitare effetti di trascinamento, il gestore deve provare che nel calcolo dell'aiuto finanziario richiesto sono stati presi in considerazione eventuali incentivi federali, cantonali e comunali. Gli effetti di trascinamento vengono evitati anche perché si prende in considerazione l'investimento (Return on Investment). L'incidenza dei costi minore rispetto alle altre domande presentate ottiene il punteggio maggiore (lett. a);
- l'entità della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq. Il calcolo dell'effetto deve essere conservativo, costituendo da un lato la base per la determinazione del rapporto tra costi ed effetti (lett. a) ed essendo oggetto di valutazione separata. Per la decarbonizzazione è rilevante un effetto consistente, espresso in rapporto alle emissioni di gas serra del gestore. Di conseguenza, il punteggio maggiore viene attribuito per l'effetto più consistente rispetto alle altre domande presentate (lett. b);
- rischio di trasferimento della produzione all'estero («Carbon Leakage»), conformemente ai fattori per il «Carbon Leakage» utilizzati nel SSQE. I provvedimenti iscritti in processi chiaramente rischiosi ottengono un punteggio elevato (lett. c);
- ripercussioni sull'impatto ambientale e l'economia circolare in Svizzera. I provvedimenti che permettono una riduzione ingente dell'impatto ambientale durante l'intero ciclo di vita degli impianti e dei prodotti interessati ottengono il punteggio maggiore (lett. d). I criteri di cui alle lettere c e d possono in ultima analisi ridurre la dipendenza dalle importazioni e contribuire alla sicurezza in materia di approvvigionamento.

Il calcolo dell'entità della riduzione delle emissioni di gas serra perseguita o delle emissioni negative perseguite è un fattore centrale per la promozione, motivo per cui il calcolo dell'effetto dev'essere conservativo. In caso di dubbio, l'UFAM può chiedere una verifica a spese del gestore (art. 127j cpv. 5). Se dal rapporto di valutazione di cui all'articolo 127m capoverso 4 risulta che nella realtà l'effetto perseguito non è stato raggiunto, può essere ordinata la restituzione proporzionale dell'aiuto finanziario (art. 127o).

L'UFAM determina la valutazione dell'elenco delle priorità in una comunicazione. Le domande cui viene assegnato il punteggio maggiore ricevono un aiuto finanziario. Le domande relative a provvedimenti che sono sì idonei alla promozione, ma per la cui promozione non sono disponibili mezzi sufficienti, vengono respinte. Tali domande possono essere nuovamente presentate per la valutazione l'anno successivo. Non sono previste liste d'attesa. La concessione e l'ammontare degli aiuti finanziari sono stabiliti dall'UFAM con una decisione.

Sezione 3: Rapporti e versamento degli aiuti finanziari

Art. 127m Obbligo di notifica e presentazione di rapporti per gli aiuti finanziari

Devono essere comunicate tempestivamente all'UFAM tutte le modifiche che potrebbero incidere sulla concessione dell'aiuto finanziario o sul suo ammontare, comprese le variazioni che riguardano le persone responsabili (cpv. 1).

La rendicontazione è effettuata con un rapporto, che deve essere presentato all'UFAM e che costituisce la base per l'erogazione dell'aiuto finanziario. Esso deve contenere indicazioni sullo stato di attuazione dei provvedimenti (cpv. 2 lett. a). Insieme al rapporto deve essere presentato un riepilogo completo dei costi con copia delle fatture. Se il riepilogo dei costi è esaminato da una ditta fiduciaria, d'intesa con l'UFAM è possibile rinunciare alla presentazione della copia delle fatture (lett. b). Gli obiettivi intermedi eventualmente stabiliti possono servire come base per versamenti rateali. Per poter procedere all'erogazione, occorre presentare un rapporto anche secondo il capoverso 2.

Nel caso di aiuti finanziari per provvedimenti di adattamento, l'UFAM prevede inoltre che il rapporto contenga raccomandazioni per la moltiplicazione da parte di terzi e illustri, di conseguenza, come conseguire ulteriori progressi nell'adattamento ai cambiamenti climatici in Svizzera da parte di terzi. Inoltre, sulla base del previsto monitoraggio dell'efficacia tramite indicatori, il rapporto deve illustrare in che modo il provvedimento attuato ha contribuito a ridurre i rischi del cambiamento climatico, a evitare danni dovuti al cambiamento climatico o a migliorare la capacità di adattamento. La prova dell'efficacia deve essere fornita nel rapporto sull'attuazione. Questi ulteriori contenuti del rapporto devono essere parte integrante della decisione relativa alla promozione. I rapporti costituiscono l'elemento centrale per la gestione dello strumento di promozione come pure la preparazione e la pubblicazione dei risultati. I rapporti servono per notificare periodicamente e sistematicamente all'UFAM l'avanzamento dei progetti. In base ai rapporti l'UFAM può adattare le priorità e i criteri dei bandi di concorso specifici, aumentando in tal modo l'efficienza e l'efficacia dello strumento di promozione.

L'UFAM approva il rapporto e può richiedere ulteriori informazioni necessarie per il versamento dell'aiuto finanziario o per la conclusione del progetto (cpv. 3).

La rendicontazione per i gestori di impianti nel SSQE richiede anche la presentazione di un rapporto di valutazione, che deve essere sottoposto all'UFAM tre anni dopo l'attuazione del provvedimento e presenta il risultato a medio termine ottenuto con il provvedimento incentivato. Il rapporto di valutazione illustra le riduzioni conseguite delle emissioni di gas serra negli ultimi tre anni o le emissioni negative conseguite e quindi l'effetto dell'impiego di tecnologie a emissioni negative (NET) in tonnellate di CO₂eq all'anno (cpv. 4 lett. a). Eventuali discrepanze rispetto al provvedimento originariamente pianificato devono essere descritte e motivate in modo dettagliato, illustrando anche le misure correttive previste (lett. b). Se dal rapporto di valutazione risulta che in realtà la riduzione prevista delle emissioni di gas serra o il conseguimento previsto di emissioni negative in tonnellate di CO₂eq non sono stati raggiunti, può essere ordinata la restituzione proporzionale dell'aiuto finanziario (v. art. 127o).

L'UFAM può chiedere che uno degli studi di verifica SSQE da esso incaricati verifichi il rapporto di valutazione a spese del gestore. Ciò può avvenire, per esempio, se l'entità della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o delle emissioni negative perseguita in tonnellate di CO₂eq, così come indicata nella domanda, risulta di più del 20 per cento superiore rispetto all'effetto reale (cpv. 5).

Art. 127n Versamento degli aiuti finanziari

L'erogazione dell'aiuto finanziario avviene dopo l'approvazione del rapporto di cui all'articolo 127m capoverso 3. Se un rapporto è incompleto, l'aiuto finanziario viene trattenuto sino a quando il rapporto non sarà corretto e approvato (cpv. 1).

I versamenti possono essere effettuati prima della completa attuazione di un provvedimento. A tal fine vengono definiti obiettivi intermedi per lo stato di attuazione, che devono essere raggiunti affinché si possa procedere a un pagamento. Un versamento rateale può essere effettuato in misura corrispondente ai costi già sostenuti dal beneficiario dell'aiuto finanziario, e comunque al massimo per l'80 per cento dell'ammontare complessivamente disposto. Secondo gli articoli 28–30 LSu, se il richiedente non adempie al proprio impegno nonostante il sollecito, o vi adempie solo in modo inadeguato, l'aiuto finanziario non viene erogato in tutto o in parte oppure ne viene richiesta la restituzione (cpv. 2 nonché art. 127o).

Art. 127o Restituzione

Per definire un ordine di priorità tra le domande e quindi procedere alla concessione degli aiuti finanziari, l'entità della riduzione perseguita delle emissioni di gas serra o delle emissioni negative perseguite in tonnellate di CO₂eq sono un fattore centrale; i calcoli vanno quindi eseguiti in modo conservativo. Sulla scorta del rapporto di valutazione di cui all'articolo 127m capoverso 4 si verifica se l'impatto calcolato è stato effettivamente conseguito. In caso contrario e se l'effetto è stato sopravvalutato di oltre il 20 per cento, l'aiuto finanziario deve essere restituito in proporzione. Tuttavia, se il gestore dimostra che la minore consistenza dell'effetto non è dovuta a una sua sovrastima nella domanda o a un'attuazione errata del provvedimento ma a circostanze non imputabili a lui (p. es. un calo della produzione), non viene richiesta alcuna restituzione. L'onere della prova incombe al gestore degli impianti.

Art. 127p Pubblicazione di informazioni

Le informazioni sui provvedimenti promossi sono pubblicate nel rispetto del segreto di fabbricazione e d'affari. Sono pubblicati il nome e l'indirizzo dei gestori di impianti nel SSQE e i promotori dei progetti relativi a provvedimenti di adattamento (lett. a). Oltre all'ammontare degli aiuti finanziari concessi (lett. b) e a una descrizione della tipologia dei provvedimenti (lett. c), sono pubblicati con un sufficiente grado di dettaglio anche i contenuti pertinenti delle domande nonché i contenuti pertinenti dei rapporti e dei rapporti di valutazione.

Capitolo 10: Promozione e informazione

Sezione 1: Promozione della formazione e della formazione continua e del lavoro di pubbliche relazioni

Art. 128 Promozione

L'UFAM continua a incentivare i provvedimenti finalizzati a una maggiore integrazione della protezione del clima nella formazione e nel perfezionamento di esperti in diversi gruppi professionali (cpv. 1). Per attuare la legislazione sul CO₂ sono necessari in particolare gli esperti che svolgono un ruolo di mediatori e diffusori nello sviluppo, nell'applicazione e nella diffusione di tecnologie, procedure e prodotti per ridurre le emissioni, ma anche gli utenti che prendono decisioni su investimenti e consumi. Anche nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici vi sono esperti, in ambito pubblico e privato, che si occupano sempre più dello sviluppo, della pianificazione, del coordinamento e dell'attuazione di provvedimenti atti a evitare i rischi risultanti dai cambiamenti climatici e a migliorare la capacità di adattamento dell'uomo, della natura e dell'economia. Le misure relative alla protezione del clima nel settore della formazione devono perciò concentrarsi sulla formazione e sul perfezionamento degli esperti e dei dirigenti. Poiché il confine tra formazione e consulenza di cui all'articolo 41 della legge sul CO₂ non è ben definito, le misure di formazione e perfezionamento possono concentrarsi anche sul miglioramento della consulenza per Comuni, imprese e consumatori. Oltre al settore della formazione e del perfezionamento può essere sostenuto anche il lavoro di pubbliche relazioni. Questo aspetto è importante per l'attuazione della legge sul CO₂ e fornisce un contributo significativo al raggiungimento

degli obiettivi in materia di protezione del clima. L'opinione pubblica viene informata, sensibilizzata e motivata ad assumere un comportamento rispettoso dell'ambiente.

L'attuale strumento di promozione «Formazione» può sostenere finanziariamente anche progetti di terzi, sia enti e istituti di diritto pubblico (p. es. Cantoni e scuole universitarie) sia organizzazioni private (p. es. associazioni, imprese o unioni). Nel settore della formazione l'UFAM accorda aiuti finanziari per la progettazione, lo sviluppo, l'esecuzione e la valutazione di offerte di formazione. Promuovendo i progetti formativi di terzi, è possibile integrare in modo esaustivo la protezione del clima in piani e offerte formativi (cpv. 2 lett. a).

Lo strumento di promozione viene inoltre esteso al settore delle comunicazioni. L'UFAM accorda aiuti finanziari per la progettazione, lo sviluppo, l'esecuzione e la valutazione di progetti di comunicazione nell'ambito della protezione del clima. I progetti di comunicazione sul clima trasmettono conoscenze sulla protezione del clima e mostrano le opzioni operative per un comportamento rispettoso del clima (cpv. 2 lett. b).

I progetti climatici meritevoli di promozione illustrano in che modo, tramite attività di formazione e comunicazione, rafforzano i provvedimenti di legge e forniscono un contributo alla riduzione delle emissioni di gas serra o all'aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio, all'adattamento ai cambiamenti climatici e all'orientamento dei flussi finanziari verso investimenti rispettosi del clima. Può trattarsi di iniziative di perfezionamento come un CAS «Ondate di calore in città» per progettisti o della promozione di competenze climatiche nella formazione di quadri dirigenti nel settore gastronomico-alberghiero. Nella comunicazione sul clima possono essere sostenuti, per esempio, progetti come un percorso didattico sul clima, un breve filmato su scenari climatici o una consulenza climatica per Comuni in merito al «Saldo netto pari a zero» (cpv. 3 lett. a).

Un progetto orientato all'efficacia mira a imprimere un cambiamento nello stile di vita dei gruppi target. I progetti devono essere in grado di illustrare le interazioni tra gli effetti: quale tipo di servizi (p. es. corsi, eventi, campagne) si deve fornire e con quali risorse disponibili (finanziarie e di personale) per ottenere l'effetto desiderato nel gruppo di destinatari (p. es. consolidamento delle competenze climatiche in esperti e dirigenti, promozione di uno stile di vita rispettoso del clima nella popolazione). Nella richiesta concernente la presentazione del progetto gli obiettivi relativi all'effetto devono essere descritti in modo chiaro e comprensibile (cpv. 3 lett. b).

I progetti meritevoli di promozione sono moltiplicabili e possono pertanto essere impiegati su larga scala (p. es. estensione per area linguistica del percorso didattico sul clima «Clim-Expo» nella Svizzera di lingua tedesca; cpv. 3 lett. c).

L'UFAM preciserà in una direttiva le modalità per la presentazione della domanda e l'ordine di priorità secondo l'articolo 13 LSu. È previsto che le domande di aiuti finanziari possano essere presentate direttamente o nell'ambito di bandi di concorso tematici e che l'UFAM metta a disposizione moduli per la presentazione delle domande. Le domande devono contenere almeno indicazioni relative alla formulazione degli obiettivi, al finanziamento (piano di finanziamento incluse ulteriori promozioni), allo svolgimento del progetto (calendario del progetto) e alle organizzazioni coinvolte. Le domande dirette per gli aiuti finanziari possono essere presentate nel corso dell'anno, in ogni caso prima dell'inizio del progetto. Il richiedente può quindi avviare l'attuazione del provvedimento soltanto se l'aiuto finanziario gli è stato assegnato (cfr. LSu).

Se il progetto concerne più politiche settoriali, l'UFAM fa capo ad altri servizi federali. Nel caso di progetti sovvenzionati, una gestione, un coordinamento e una condotta mirati sono imprescindibili per garantire efficienza e uniformità. A tale scopo, l'UFAM dispone di un'organizzazione adeguata. Particolarmente importante è una stretta collaborazione tra l'UFAM e l'UFE, se del caso anche con altri servizi federali o Cantoni, per poter sfruttare le sinergie e ottenere risultati uniformi. Se un progetto interessa più Uffici federali, occorre garantire il coordinamento delle diverse politiche settoriali e l'esclusione di conflitti sull'obiettivo. Al momento della concessione di aiuti finanziari, la Confederazione può pertanto stabilire requisiti chiari e indiscutibili. In caso di concessione di un aiuto finanziario, la rendicontazione periodica e sistematica sull'avanzamento del progetto è una parte integrante del relativo accordo. I rapporti costituiscono l'elemento centrale per la gestione dello strumento di promozione. In base ai rapporti

l'UFAM può adattare le priorità e i criteri dei bandi di concorso specifici, aumentando in tal modo l'efficienza e l'efficacia dello strumento di promozione.

Art. 128a Ammontare degli aiuti finanziari

Gli aiuti finanziari non possono superare il 40 per cento dei costi computabili. L'ammontare degli aiuti finanziari è fissato in particolare in base ai benefici e all'impatto del provvedimento (cpv. 1). Sono considerati costi computabili i costi direttamente necessari e adeguati per l'attuazione economica e appropriata dei provvedimenti, tra cui in particolare i costi di seminari e workshop, i costi per la pianificazione e l'esecuzione di progetti, i costi del personale per lavori direttamente correlati allo sviluppo e allo svolgimento del progetto e i costi materiali in diretta relazione con l'esecuzione. Se per un progetto è prevista la possibilità di richiedere altri sussidi federali, la totalità dei mezzi concessi dalla Confederazione può ammontare al massimo al 40 per cento dei costi computabili. Se un richiedente riceve aiuti finanziari da diverse fonti statali, sussiste l'obbligo di coordinamento. Secondo l'articolo 12 capoverso 2 LSu, il coordinamento delle prestazioni incombe di regola all'autorità che dovrà presumibilmente concedere la somma più cospicua. In questi casi l'UFAM può mettersi in contatto con le autorità interessate. Per esempio, la promozione della formazione, del perfezionamento e dell'informazione è strettamente coordinata con l'UFE, tenuto conto dei rispettivi campi d'azione (cpv. 2).

Sezione 2: Informazione

Art. 129 Informazione da parte dell'UFAM

Le informazioni e la consulenza relative ai provvedimenti nell'ambito della protezione del clima sono un presupposto fondamentale perché sia assunto un comportamento consono alla situazione e siano raggiunti gli obiettivi di protezione del clima. L'attività informativa da parte dell'UFAM in materia di protezione del clima si estende sia a livello nazionale che globale.

L'UFAM informa, sensibilizza e fornisce consulenza in modo adeguato all'opinione pubblica e ai gruppi target interessati in merito alle possibili conseguenze dei cambiamenti climatici (lett. a), ai provvedimenti volti alla riduzione e alla compensazione delle emissioni di gas serra come pure all'adeguamento ai cambiamenti climatici in Svizzera (lett. b e c). Nello specifico possono essere affrontati i provvedimenti di adattamento di particolare rilevanza per la Svizzera e la sua popolazione.

Alla popolazione devono essere illustrate le basi decisionali e le opzioni d'intervento. Le informazioni dell'UFAM possono essere rivolte a gruppi target specifici, in particolare ai consumatori.

Art. 129a Rapporti sui rischi finanziari legati al clima

L'articolo 129a precisa che i rapporti della FINMA e della BNS sono allestiti annualmente e pubblicati. In tale ambito possono essere utilizzati strumenti esistenti (p. es. monitoraggio dei rischi della FINMA e rapporto sulla stabilità finanziaria della BNS) o, all'occorrenza, redatti ulteriori rapporti autonomi. La FINMA e la BNS effettuano le verifiche dei rischi finanziari legati al clima nell'ambito del loro mandato legislativo. I rischi climatici non costituiscono una nuova categoria di rischio separata, ma sono fattori di rischio che influenzano le categorie esistenti. Per il rapporto si può inoltre rinviare ad analisi esterne, come ad esempio i test regolari di compatibilità climatica.

Nel suo rapporto sui rischi finanziari legati al clima concernenti gli istituti, la FINMA comunica in forma aggregata in merito alla situazione generale di rischio degli istituti sottoposti alla sua vigilanza per quanto riguarda i loro rischi fisici e di transizione in orizzonti temporali diversi (cpv. 1). In questo contesto, la FINMA può trattare rischi finanziari specifici legati al clima (rischio di mercato, di credito, assicurativo ecc.) che possono essere di particolare rilevanza per gli istituti finanziari sottoposti a vigilanza. Nel complesso, la FINMA si basa sulle proprie conoscenze derivanti dall'attività di vigilanza, definendo il suo mandato in funzione dei rischi conformemente all'entità e all'intensità delle attività di vigilanza. La FINMA riferisce inoltre in forma aggregata e anonimizzata in merito al trattamento dei rischi finanziari rilevanti in relazione al clima da parte degli istituti. Se la rendicontazione si basa su analisi di scenario proprie della FINMA, gli scenari, i metodi, gli orizzonti temporali e le ipotesi utilizzati devono essere resi per quanto possibile pubblici.

Il rapporto della BNS deve essere integrato nella struttura giuridica e negli strumenti legislativi esistenti relativi alla BNS. L'analisi dei rischi finanziari macroprudenziali legati ai cambiamenti climatici da parte della BNS si basa sulla valutazione generale dei rischi (art. 5 cpv. 2 lett. e in c.d. con l'art. 6 della legge del 3 ottobre 2003⁸⁵ sulla Banca nazionale). Nel rapporto sui rischi finanziari macroprudenziali legati al clima, la BNS informa annualmente il pubblico, in forma aggregata, in merito alla situazione generale di rischio degli istituti finanziari e delle infrastrutture del mercato finanziario di rilevanza sistemica per quanto riguarda i rischi fisici e di transizione in diversi orizzonti temporali (cpv. 2). Se la rendicontazione si basa su analisi di scenario proprie della BNS, gli scenari, i metodi, gli orizzonti temporali e le ipotesi utilizzati devono essere resi per quanto possibile pubblici.

Sia la FINMA che la BNS riferiscono sempre annualmente in merito a eventuali provvedimenti adottati in seguito alle verifiche svolte (cpv. 3). Per quanto concerne i provvedimenti della FINMA, non si tratta della rappresentazione di provvedimenti adottati nei confronti di singoli soggetti sottoposti a vigilanza ma piuttosto di provvedimenti generali adottati dalla FINMA per far fronte a rischi potenziali (p. es. definizione di requisiti di vigilanza specifici da parte della FINMA). Per quanto riguarda eventuali provvedimenti della BNS, occorre tenere presente che la BNS non dispone di strumenti di vigilanza e, di conseguenza, eventuali provvedimenti possono riguardare solo iniziative proprie di analisi dei rischi climatici.

Sezione 3: Promozione di tecnologie a propulsione elettrica

Art. 129b Requisiti per la promozione

Il capoverso 1 definisce le imprese che possono ricevere una promozione. I possibili destinatari di contributi per la promozione di tecnologie a propulsione elettrica («bus elettrici» e «battelli elettrici») sono le imprese di trasporto (IT) in possesso di una concessione per il trasporto regolare e professionale di viaggiatori secondo l'articolo 6 della legge del 20 marzo 2009⁸⁶ sul trasporto di viaggiatori (LTV) e che forniscono queste prestazioni con veicoli propri.

Non sono concessi contributi per linee servite in base a un'autorizzazione secondo l'articolo 7 o 8 LTV.

Le IT concessionarie possono trasferire l'esercizio di alcune o tutte le linee a incaricati dell'esercizio mediante un contratto d'esercizio secondo l'articolo 19 dell'ordinanza del 4 novembre 2009⁸⁷ sul trasporto di viaggiatori (OTV). Gli incaricati che esercitano servizi sulle linee con veicoli propri possono ricevere anch'essi contributi.

L'esecuzione di questo strumento compete all'UFT, al quale devono essere presentate le domande (cpv. 2). L'UFT definirà la procedura in una direttiva. Le domande per la promozione finanziaria devono pervenire all'UFT al più tardi entro la metà dell'anno che precede il previsto conferimento. Anche qui ci si deve attenere all'articolo 26 LSU: è possibile acquistare i veicoli solo se la promozione finanziaria è stata garantita in via definitiva o di principio o se l'UFT, in qualità di autorità competente, ha autorizzato l'acquisto. Per i veicoli messi in esercizio nel 2025 ci sarà una soluzione transitoria, stabilita nella direttiva. Per semplificare e standardizzare le domande, l'UFT predisporrà modelli di modulo che saranno pubblicati sulla homepage.

Art. 129c Proprietà dei veicoli promossi

I contributi sono erogati solo ai veicoli utilizzati per almeno il 75 per cento nel traffico concessionario, diversamente da un impiego prevalente per corse nel traffico non concessionario, come trasporti scolastici, corse sostitutive di servizi ferroviari o corse charter. Sono oggetto di promozione solo i veicoli di proprietà dell'IT concessionaria o dell'incaricato dell'esercizio. Il leasing è accettato se i veicoli sono iscritti nel bilancio del richiedente. Non sono pertanto erogate promozioni per veicoli a noleggio o di proprietà di società affiliate, società consorelle o società madri. Questa limitazione migliora la trasparenza e assicura l'impiego corretto dei sussidi.

⁸⁵ RS 951.11

⁸⁶ RS 745.1

⁸⁷ RS 745.11

Art. 129d Veicoli promossi

Sono promossi diversi tipi di autobus, inclusi filovie e battelli (cpv. 1). È fondamentale che si tratti di veicoli a propulsione elettrica e che questi veicoli non ne sostituiscano altri già elettrici. La sostituzione di filovie esistenti con altre identiche non sarebbe promossa, perché non comporta alcun passaggio alla propulsione elettrica, salvo il caso in cui i veicoli siano impiegati per servizi su linee o tratti di linee oggi serviti con autobus a motore diesel. Non sono concessi contributi per la sostituzione anticipata di veicoli non ancora completamente ammortizzati (cpv. 2).

Art. 129e Versamento dei mezzi di promozione

L'UFT comunicherà in una direttiva i criteri per l'assegnazione dei mezzi di promozione (ordine di priorità secondo l'art. 13 LSu). Si prevede che l'UFT, sulla base dell'articolo 41a della legge sul CO₂, stabilisca annualmente l'importo dei costi supplementari per tipo di veicolo nel caso degli autobus. Degli altri mezzi di promozione si terrà conto nella determinazione dei forfait. Nel caso dei battelli si effettua un esame caso per caso. Entro la metà dell'anno precedente l'UFT raccoglie tutte le domande pervenute e ripartisce i mezzi disponibili per un ammontare massimo annuo di 47 milioni di franchi tra tutte le domande che soddisfano i criteri. Se le domande superano i mezzi finanziari disponibili, l'assegnazione avverrà in base alla messa in esercizio prevista. I veicoli che in questo modo non riceveranno alcun contributo otterranno la promozione l'anno successivo.

Il versamento dei mezzi di promozione è disciplinato nell'articolo 129e ed è effettuato dopo la presentazione di una prova della messa in esercizio dei veicoli. Si garantisce in questo modo che non siano erogati mezzi di promozione a veicoli il cui acquisto è stato pianificato ma non portato a termine.

Art. 129f Verifica dell'impiego dei veicoli

L'importo della promozione varia se i veicoli sono impiegati nel traffico regionale viaggiatori ordinato congiuntamente da Confederazione e Cantoni (TRV) o nel restante trasporto in concessione. I veicoli destinati a un impiego prevalente nel traffico non concessionario non hanno diritto alla promozione. Per garantire che i veicoli siano impiegati nello stesso modo indicato nelle domande per l'ottenimento di un contributo, dopo cinque anni deve essere dimostrato l'impiego effettivo. Eventualmente potrà essere chiesta la restituzione totale o parziale dei mezzi di promozione, qualora i veicoli non siano più prevalentemente utilizzati nel TRV o nel traffico concessionario. Le modalità esatte della verifica saranno illustrate nella direttiva.

Capitolo 11: Esecuzione

Art. 130 cpv. 1, 4^{bis}, 5, 7, 8 e 9

I capoversi 4^{bis}, 8 e 9 aggiunti all'articolo 130 definiscono le competenze per diversi strumenti. Secondo il capoverso 4^{bis}, l'assegnazione dei contributi globali per il Programma Edifici (v. art. 104) compete all'UFE. L'esecuzione dell'obbligo di miscelazione (v. art. 92a) e della promozione dei provvedimenti per ridurre le emissioni di gas serra nel trasporto aereo (v. art. 127a–127g) compete all'UFAC (cpv. 8). Dell'esecuzione della promozione di tecnologie a propulsione elettrica (v. art. 129b–129f) è responsabile l'UFT (cpv. 9).

Il capoverso 5 è rielaborato sotto il profilo redazionale.

Il capoverso 7 viene modificato sotto il profilo redazionale poiché l'abbreviazione UFAC è già stata introdotta nell'articolo 127a.

Art. 131 cpv. 4 e 5

Per calcolare la quantità totale dei diritti di emissione si tiene conto di tutti i diritti di emissione trasferiti. Al capoverso 4 vengono pertanto aggiunti i rimandi agli articoli 48a, 48b e 48c.

Il capoverso 5 descrive le modalità di computo per il settore dell'utilizzazione del suolo. Nel secondo periodo d'impegno del Protocollo di Kyoto era prescritto per questo settore un sistema di computo basato sulle attività. La Svizzera si era limitata alle attività relative al settore forestale e del legno, poiché i dati

disponibili per ulteriori tipi di utilizzazione del suolo non erano sufficienti. Era computabile esclusivamente la prestazione dei pozzi di carbonio eccedente un valore di riferimento per le attività nel settore forestale e del legno⁸⁸. Per contro, conformemente all'Accordo di Parigi si adotta un approccio basato sul terreno, rinunciando all'impiego di valori di riferimento per il computo. La Svizzera terrà conto di tutti i tipi di utilizzazione del suolo sull'intera superficie nazionale, così come sono rappresentati nell'Inventario dei gas serra nel settore LULUCF⁸⁹. Il computo non viene più effettuato rispetto a un valore di riferimento. Nell'ambito dell'obiettivo emissioni nette pari a zero entro il 2050, il computo rispetto a un valore di riferimento non sarebbe efficace perché, applicando un valore di riferimento, si introdurrebbe nel bilancio uno scostamento sistematico da zero.

Art. 132 Indennizzo per i costi d'esecuzione

L'indennizzo in questione copre i costi sostenuti dall'Amministrazione federale per l'esecuzione della legge sul CO₂ in relazione ai compiti d'esecuzione descritti nelle spiegazioni relative all'articolo 38 della legge sul CO₂⁹⁰. Di conseguenza, nel bilancio federale una parte degli introiti della tassa sul CO₂ viene trattenuta per finanziare l'onere d'esecuzione. Finora, l'indennizzo per i costi d'esecuzione era determinato come percentuale degli introiti correnti della tassa sul CO₂, come avviene anche per altre entrate fiscali a destinazione vincolata della Confederazione. Ora l'ordinanza stabilisce un importo massimo di 23,4 milioni di franchi all'anno per l'onere d'esecuzione coperto con la tassa sul CO₂. Alla fine del 2024, i costi d'esecuzione rilevanti ammontavano a circa 23,35 milioni (pari al 2 % degli introiti correnti della tassa sul CO₂ secondo il preventivo 2025); l'importo è stato determinato dall'UFAM con una rilevazione completa dei costi d'esecuzione nell'Amministrazione federale.

Si impone una modifica alla regolamentazione esistente, considerato che l'effetto di incentivazione genera una continua diminuzione degli introiti della tassa sul CO₂. Inoltre, gli introiti effettivi variano notevolmente da un anno all'altro ed è difficile formulare una previsione. Tuttavia, al fine di assicurare un indennizzo il più preciso possibile per l'onere d'esecuzione dell'Amministrazione federale, la tassa sul CO₂ coprirà ora le uscite necessarie per l'esecuzione ed effettivamente preventivate.

L'UFAM determina i costi d'esecuzione rilevanti in vista dell'elaborazione del preventivo (p. es. nella primavera 2025 per il preventivo 2026 con PICF 2027–2029). Si possono attendere variazioni nell'onere d'esecuzione soprattutto se la legge o l'ordinanza prevedono nuovi compiti d'esecuzione. L'importo determinato viene poi dedotto nel preventivo e nel piano finanziario, nonché nel conto degli introiti correnti della tassa sul CO₂ per derivare i proventi netti a destinazione vincolata determinanti. Se i costi d'esecuzione calcolati eccedono l'importo massimo fissato nell'ordinanza o qualora se ne prospetti un aumento, ad esempio a causa di una revisione di legge, l'importo massimo deve essere adeguato con una modifica dell'ordinanza.

⁸⁸ *Prise en compte du secteur des forêts et du bois dans le cadre du Protocole de Kyoto*. Scheda. UFAM, 7.4.2020.

Consultabile all'indirizzo: www.bafu.admin.ch > Temi > Clima > Informazioni per gli specialisti > Strategia e obiettivi della politica climatica > Verifica del raggiungimento degli obiettivi > Verifica obiettivo 2020

⁸⁹ *Inventario svizzero dei gas serra*. Consultabile all'indirizzo: www.bafu.admin.ch > Temi > Clima > Dati, indicatori e carte > Dati > Inventario dei gas serra

⁹⁰ Si tratta degli oneri legati ai compiti seguenti:

- esecuzione della tassa sul CO₂, sua redistribuzione e restituzione, compresi l'impegno di riduzione, lo scambio di quote di emissioni e la gestione del registro nazionale dello scambio di quote di emissioni;
- esecuzione di vari strumenti di promozione: Fondo per le tecnologie, copertura contro i rischi delle reti termiche, Programma Edifici a livello federale (inclusa la comunicazione del programma), geotermia indiretta e diretta, gas rinnovabili, impianti solari termici, decarbonizzazione degli impianti SSQE, trasporto ferroviario transfrontaliero di persone, tecnologie a propulsione elettrica nei trasporti pubblici;
- attuazione dei meccanismi di mercato previsti dall'Accordo di Parigi e gestione di progetti di compensazione in Svizzera e all'estero, inclusa la stipula di trattati bilaterali con i singoli Stati;
- gestione del sistema di GO e garanzia della qualità dei combustibili e carburanti rinnovabili;
- esecuzione dell'obbligo di miscelazione di carburanti rinnovabili per l'aviazione;
- esecuzione delle prescrizioni in materia di emissioni di CO₂ per i veicoli nuovi (automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, nonché veicoli pesanti);
- applicazione delle sanzioni e perseguimento penale per i summenzionati strumenti;
- adempimento dell'impegno internazionale di presentare rapporto;
- coordinamento ed esecuzione della promozione di provvedimenti di adattamento e allestimento di basi di dati;
- esecuzione delle attività relative all'informazione, nonché alla formazione e al perfezionamento;
- preparazione e post-elaborazione degli affari relativi alla politica climatica per il Consiglio federale e il Parlamento.

Cfr. messaggio del 16 settembre 2022 concernente la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024 (FF 2022 2651), pag. 83, incl. adeguamenti dovuti a modifiche del progetto del Consiglio federale da parte del Parlamento.

Art. 134 cpv. 1 lett. b ed f nonché cpv. 2

Il capoverso 1 lettera b viene integrato perché in tutte le domande riguardanti progetti all'estero devono essere coinvolti, oltre all'UFE, anche il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) e la Segreteria di Stato dell'economia (SECO). Inoltre, per maggiore chiarezza, vengono menzionate esplicitamente anche le bozze di progetto, che soprattutto all'estero precedono quasi ogni domanda. Viene aggiornato anche il capoverso 1 lettera b numero 1 perché il rilascio di attestati di cui agli articoli 12 e 12a aveva durata limitata fino a fine 2021. Poiché i gestori di impianti possono ora presentare il rapporto di monitoraggio annuo di cui all'articolo 52 o 72 anche tramite il tool COM della Confederazione, il capoverso 1 lettera b numero 3 viene aggiornato e al capoverso 1 lettera f viene aggiunto che l'UFE notifica all'UFAM i dati necessari per esaminare il monitoraggio e l'accordo sugli obiettivi come base dell'impegno di riduzione.

Al capoverso 2 la definizione «La Direzione generale delle dogane» è sostituita con «L'UDSC», dal momento che la designazione «Direzione generale delle dogane» non esiste più.

Art. 135 lett. d ed f, nota a piè di pagina

L'allegato 7 dell'ordinanza sul CO₂ è abrogato (lett. d). La nota a piè pagina relativa alla lettera f è aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento (CE) n. 748/2009⁹¹.

Sezione 2g: Disposizioni transitorie concernenti la modifica del 29 settembre 2023

Art. 146y Diritti di emissione per operatori di aeromobili

L'articolo 146y è abrogato poiché le relative disposizioni non rientrano più in alcun campo d'applicazione.

Sezione 2h: Disposizioni transitorie concernenti la modifica del xx yy 2025

Art. 146z Partecipazione al SSQE al 1° gennaio 2025

Se un gestore di impianti si trova a essere assoggettato all'obbligo di partecipazione al SSQE a causa della modifica dell'allegato 6, lo dovrà notificare all'UFAM entro il 1° giugno 2025. La partecipazione al SSQE ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 1).

I gestori di impianti SSQE che adempiono i requisiti di cui all'articolo 41 possono presentare entro il 1° giugno 2025 domanda di esenzione dall'obbligo di partecipazione al SSQE. L'esclusione ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 2).

I gestori di impianti che adempiono i requisiti di cui all'articolo 42 a causa della modifica del 15 marzo 2024 della legge sul CO₂ possono presentare all'UFAM domanda di partecipazione volontaria al SSQE entro il 1° giugno 2025. La partecipazione ha effetto retroattivo al 1° gennaio 2025 (cpv. 3).

Art. 146aa Contenuto dell'impegno di riduzione

Se l'obiettivo di efficienza in termini di emissioni di gas serra o l'obiettivo basato sui provvedimenti si basano su una convenzione sugli obiettivi stipulata prima del 1° gennaio 2025, in deroga all'articolo 66a capoverso 4 si applica la durata di ammortamento attuale massima di quattro anni e di otto anni nel caso di provvedimenti infrastrutturali. La durata d'ammortamento si calcola conformemente alla direttiva dell'UFE⁹².

⁹¹ Regolamento (CE) n. 748/2009 della Commissione, del 5 agosto 2009, relativo all'elenco degli operatori aerei che hanno svolto una delle attività di trasporto aereo che figurano nell'allegato I della direttiva 2003/87/CE al 1° gennaio 2006 o successivamente a tale data, che specifica lo Stato membro di riferimento di ciascun operatore aereo; GU L 219 del 22.8.2009, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento (UE) 2024/1030; GU L, 2024/1030, 5.4.2024.

⁹² Convenzioni sugli obiettivi concluse con la Confederazione per l'aumento dell'efficienza energetica e la riduzione delle emissioni di CO₂, direttiva, stato al 1° giugno 2022, allegato 4: Misure speciali. Consultabile all'indirizzo: www.zv-energie.admin.ch > Aiuto

Art. 146ab Domanda per l'impegno di riduzione 2025

I gestori di impianti che intendono stipulare un impegno di riduzione dal 1° gennaio 2025 e desiderano essere esentati dalla tassa sul CO₂ dovranno presentare entro il 1° settembre 2025 la domanda di cui all'articolo 69 tramite il sistema di informazione e documentazione (CORE) gestito dall'UFAM. Nella domanda devono essere indicate le emissioni di gas serra del 2022 e del 2023.

Art. 146ac Rimborso provvisorio della tassa sul CO₂ 2025

L'UDSC può rimborsare provvisoriamente le tasse ai gestori di impianti, sempre che siano stati soggetti a un impegno di riduzione fino al 31 dicembre 2024 o al SSQE o che abbiano presentato per tempo all'UFAM una domanda per un impegno di riduzione a partire dal 2025 (cpv. 1). L'UFAM notifica all'UDSC i casi in cui non entra in vigore alcun impegno di riduzione entro fine 2026. In tali casi l'UDSC chiede il rimborso, con gli interessi, della restituzione già effettuata (cpv. 2).

Art. 146ad Termine di presentazione delle domande di rimborso

Alle domande di rimborso della tassa sul CO₂ ai gestori di impianti presentate entro il 30 giugno 2026 come pure all'utilizzo a scopo non energetico si applicano i termini di presentazione delle domande secondo la normativa vigente.

Art. 146ae Distribuzione alla popolazione e all'economia

I gestori con impegno di riduzione sono esclusi dalla redistribuzione secondo l'articolo 36 capoverso 4 della legge sul CO₂. Tuttavia, per motivi tecnici legati all'esecuzione, questa esclusione non può essere attuata nel 2025 poiché, nel momento in cui le imprese escluse dalla redistribuzione dovrebbero essere notificate alle casse di compensazione, le stesse imprese non sono ancora note. Per questo motivo la redistribuzione all'economia deve essere rinviata al 2026. Quindi, la ripartizione della quota dei proventi spettante all'economia per il 2025, inclusa la compensazione della differenza tra i proventi stimati e quelli effettivi del 2023, avverrà nel 2026 sulla base della massa salariale del 2024 (cpv. 1).

Conformemente alla legislazione in vigore sino a fine 2024, i mezzi rimasti inutilizzati dal Programma Edifici venivano redistribuiti agli operatori economici nello stesso anno e compensati dopo due anni tra la redistribuzione alla popolazione e agli operatori economici. Ora i mezzi per i quali non sussiste alcun bisogno permanente di una destinazione vincolata vengono redistribuiti ogni cinque anni (art. 36 cpv. 1 lett. d legge sul CO₂) e non è necessaria alcuna compensazione. Di conseguenza, l'ultima compensazione della redistribuzione alla popolazione dei mezzi rimasti inutilizzati avviene nel 2026, due anni dopo l'ultimo versamento del 2024 (cpv. 2 e 3).

Art. 146af Coefficiente angolare della retta del valore limite e veicoli le cui emissioni sono rilevate in base alla procedura di misurazione per veicoli pesanti

Fino al 30 aprile 2025, ai piccoli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri si applicano per il coefficiente angolare della retta del valore limite (il parametro «a» presente nelle formule ai n. 1.1 e 1.2 dell'all. 4a) i valori previsti dal diritto anteriore (cpv. 1).

L'assoggettamento degli autofurgoni e dei trattori a sella leggeri con un peso a vuoto superiore a 2,585 tonnellate che erano finora esclusi (art. 17b cpv. 2 e 17c cpv. 2), misurati secondo la procedura di misurazione per veicoli pesanti, entra in vigore solo a partire dal 1° maggio 2025.

Art. 146ag Domande di aiuti finanziari per provvedimenti di adattamento e per provvedimenti di decarbonizzazione di impianti nel SSQE

Anche nel 2025 deve essere possibile presentare una domanda di aiuto finanziario ai sensi degli articoli 127h capoverso 4 e 127j capoverso 4. Per i provvedimenti volti a prevenire i danni, la domanda deve essere presentata entro il 31 agosto 2025 (cpv. 1), per quelli di decarbonizzazione degli impianti nel SSQE entro il 31 luglio 2025 (cpv. 2). L'UFAM mette a disposizione un modulo nel caso in cui il sistema CORE non sia ancora disponibile.

Allegati

Allegato 2a Riduzioni delle emissioni e aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio all'estero per le quali non sono rilasciati attestati

Per motivi di protezione dell'ambiente, l'impiego di carbone vegetale all'estero è ora escluso. Fa eccezione l'utilizzo nei materiali di costruzione, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti (lett. m). I processi di produzione e le proprietà del carbone vegetale impiegato devono essere dimostrati e garantiti (p. es. tramite un certificato EBC⁹³). Lo smaltimento dei materiali da costruzione non deve comportare la diffusione di sostanze inquinanti negli ecosistemi. Lo Stato partner deve disporre di direttive corrispondenti.

Nel quadro della pianificazione di progetti o programmi all'estero, la persona richiedente deve garantire una consultazione delle parti interessate nell'attuazione del progetto (n. 3) per poter registrare il proprio progetto in Svizzera. Inoltre, dovrebbe essere garantito un facile accesso alla possibilità di fornire un riscontro sull'attuazione del progetto, fintantoché il progetto è in corso. Questa procedura partecipativa non sostituisce direttive esistenti nello Stato partner che devono essere tassativamente rispettate e riprese nelle informazioni trasmesse all'organismo di convalida. Il formato della consultazione precedente alla convalida e la tipologia della possibilità di fornire un riscontro definita devono essere scelti dalla persona richiedente in funzione del contesto, se lo Stato partner non ha già emanato direttive. I requisiti degli Stati partner relativi a tali consultazioni sono di principio accettati dalla Svizzera. La possibilità di fornire un riscontro deve consentire alle parti interessate, per tutta la durata del progetto, di mettersi in contatto con la persona richiedente e con l'attore incaricato dell'attuazione sul posto, nonché di esprimere eventuali preoccupazioni connesse all'attuazione del progetto. L'identificazione delle parti interessate è specifica per progetto e compito dello sviluppatore di progetti. Nel caso di progetti relativi a stufe da cucina efficienti, per esempio, gli utenti di queste stufe, gruppi di donne ma anche l'industria locale sono parti interessate importanti. In un progetto relativo a bus elettrici, invece, le possibili parti interessate sono gli utenti della strada, eventuali residenti e la piccola impresa artigiana locale. Consultare e coinvolgere in modo adeguato le parti interessate è una prassi abituale nei meccanismi di certificazione previsti dall'UNFCCC e dagli standard di certificazione indipendenti. Le procedure partecipative aumentano la comprensione, da parte della persona richiedente, delle esigenze e delle preoccupazioni di tutte le parti interessate e possono così migliorare la qualità e l'accettazione del progetto.

I risultati di detta consultazione devono essere riassunti nella descrizione del progetto (art. 6 cpv. 2 lett. n n. 3).

Allegato 3 Riduzioni delle emissioni e aumento delle prestazioni dei pozzi di carbonio in Svizzera per le quali non sono rilasciati attestati

La lettera b è precisata. Le tecnologie devono corrispondere a uno stadio di sviluppo avanzato: occorre dimostrare che almeno la fattibilità tecnica è provata e la tecnologia è applicabile nella pratica. A tal fine la tecnologia deve essere attualmente oggetto di discussioni negli ambienti specialistici (scientifici) e la sua applicazione deve essere accettata, o essere già stata impiegata con successo in condizioni geografiche equivalenti e in misura analoga.

Con la messa in esercizio del sistema di GO, in quest'ultimo deve essere comprovato l'utilizzo di combustibili e carburanti rinnovabili (lett. c). La modifica formale assicura in tal modo che, oltre a evitare doppi conteggi tra diversi strumenti della politica climatica, le esigenze ecologiche di cui all'articolo 35d LPAmb sono rispettate. Tali esigenze ecologiche sono definite nell'OCoCr. Queste esigenze sono ora determinanti per l'impiego di combustibili e carburanti biogeni nell'ambito di progetti di compensazione e sostituiscono i requisiti ecologici e sociali qui attualmente indicati in relazione ai carburanti biogeni di cui all'articolo 12b della legge sull'imposizione degli oli minerali (LIOM). Trattandosi solo di una modifica formale, a partire dall'entrata in vigore dell'ordinanza deve essere attuata da tutti i progetti di compensazione registrati.

⁹³ EBC and WBC guidelines & documents. European Biochar Certification. Consultabile all'indirizzo: www.european-biochar.org > Biochar Guidelines > EBC and WBC guidelines & documents

L'impiego di idrogeno non è più escluso di principio, ma è consentito nell'ambito dell'impiego di combustibili e carburanti rinnovabili, come definito nella lettera c. Per questo motivo la lettera e può essere abrogata.

L'elettrificazione per il calore di processo può ora essere attestata anche all'esterno delle pompe di calore, a condizione che l'energia elettrica utilizzata provenga da fonti rinnovabili (lett. f). La prova a tal fine necessaria può essere costituita da un contratto di acquisto per energia elettrica rinnovabile e dalla convalida delle garanzie di origine o dalla produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nell'ambito del progetto.

La lettera g resta invariata. Per sottoutilizzo s'intende, per esempio, che i boschi sensibili al clima non sono utilizzati in linea con l'adattamento ai cambiamenti climatici.

I progetti o i programmi con carbone vegetale sono inoltre ammessi solo se sono in grado di provare un'autorizzazione per l'impiego come concime rilasciata dall'Ufficio federale dell'agricoltura e se rispettano il dosaggio massimo consentito (lett. h n. 1). Le norme concernenti l'autorizzazione del carbone vegetale si trovano nella descrizione delle categorie di materiali costituenti (CMC) nell'allegato 2 dell'ordinanza del 1° novembre 2023⁹⁴ sui concimi (OCon). Il carbone vegetale può essere utilizzato come CMC 14 «materiali di pirolisi e gassificazione». Le disposizioni concernenti le sostanze inquinanti e la quantità di apporto massima sono definite nell'allegato 2.6 dell'ordinanza del 18 maggio 2005⁹⁵ sulla riduzione dei rischi inerenti ai prodotti chimici (ORRPCchim). Il carbone vegetale può inoltre continuare a essere impiegato come materiale di costruzione in un progetto di compensazione. I processi di produzione e le proprietà del carbone vegetale impiegato devono però rispettare, nell'ottica della prevenzione, le disposizioni della LPAmb (lett. h n. 2). La qualità del carbone vegetale deve essere dimostrata e garantita (p. es. tramite un certificato EBC). Se il legno è usato come materia prima, nell'ottica della strategia climatica occorre assicurare che sia garantita un'utilizzazione del legno a lungo termine e che la produzione di carbone vegetale non sia in concorrenza con percorsi di utilizzazione di maggior valore.

Allegato 3a Requisiti per il calcolo delle riduzioni delle emissioni e il piano di monitoraggio per progetti e programmi connessi a reti di riscaldamento a distanza

L'allegato 3a dell'ordinanza sul CO₂ definisce, nel caso di un nuovo utilizzatore di calore, un metodo vincolante per il calcolo della riduzione delle emissioni che, grazie a un fattore di emissione forfettario, prescrive l'evoluzione di riferimento dell'intensità specifica di CO₂ del calore fornito (n. 3.4). Questo fattore forfettario ($FE_{wv,y,z}$) è stato ridotto, dal momento che la quota dell'approvvigionamento di calore rinnovabile nel riferimento aumenta. Ciò è dovuto al progresso tecnico e ai numerosi strumenti della legislazione climatica a livello di Confederazione, Cantoni e Comuni.

Ai numeri 3.4, 3.5 e 4.7, nella definizione dei parametri $EP_{SSQE,y}$, è indicato che questo parametro ha il valore dei diritti emissione assegnati per la fornitura di calore nel corso dell'anno.

Allegato 4a Calcolo dell'obiettivo di emissione individuale

Il calcolo dell'obiettivo di emissione individuale per tutti i tipi di veicoli è tuttora descritto in dettaglio nell'allegato 4a. In seguito all'aggiunta del numero riguardante i veicoli pesanti (n. 3) come pure alla nuova classificazione e alla parziale modifica dei parametri del numero 1, l'allegato 4a viene totalmente riveduto.

⁹⁴ RS 916.171

⁹⁵ RS 814.81

Al numero 1.3 dell'allegato 4a gli obiettivi (z) e i coefficienti (a) sono aggiornati secondo la revisione della legge sul CO₂ o secondo il regolamento UE modificato⁹⁶. Considerato il coefficiente angolare negativo della retta del valore limite, alle automobili pesanti e ai parchi di automobili è associato un obiettivo più basso, quindi più ambizioso. Per i piccoli importatori di automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri, che devono versare un'eventuale sanzione prima della messa in circolazione del veicolo (art. 35 cpv. 1^{bis}), fino all'entrata in vigore della presente ordinanza si applicano per il coefficiente angolare della retta del valore limite (a) i valori previsti dal diritto anteriore (art. 146af). A partire dal 2025 la retta del valore limite per autofurgoni e trattori a sella leggeri di cui al numero 1 è divisa in due in analogia a quanto previsto dalla normativa UE: per i veicoli eccezionalmente pesanti o per i parchi veicoli si applica il coefficiente più ripido secondo i dati base UE 2021, per i veicoli leggeri al di sotto della media tale coefficiente è gradualmente ridotto dal 2025 e dal 2030, analogamente all'obiettivo per le automobili⁹⁷. In tal modo, sia i parchi veicoli molto leggeri che quelli molto pesanti avranno un obiettivo leggermente più vantaggioso rispetto a un coefficiente medio. In sede di esecuzione, per i veicoli concreti si utilizzano i pesi di cui all'articolo 7 capoverso 1 OETV.

Il numero 3 contiene la formula per il calcolo dell'obiettivo di emissione per i veicoli pesanti. Conformemente alle pertinenti disposizioni dell'UE, l'obiettivo è calcolato in base ai sottogruppi. I valori iniziali per il calcolo dell'obiettivo in grammi di CO₂ per tonnellata-chilometro sono definiti a livello di settore per ciascun sottogruppo (n. 3.2)⁹⁸. L'obiettivo per i parchi veicoli nuovi è calcolato su tale base sotto forma di cifra unica per ogni importatore, utilizzando le quote di sottogruppo del proprio parco veicoli nuovi nell'anno in questione e i fattori di ponderazione fissi per la prestazione chilometrica e il carico utile conformemente al regolamento (UE) 2019/1242.

Allegato 4b Riduzione delle emissioni di CO₂ mediante l'impiego di carburanti sintetici rinnovabili

Il nuovo allegato 4b mostra in formule come si calcola la riduzione di CO₂ ottenuta mediante l'utilizzo di carburanti sintetici rinnovabili (art. 11a legge sul CO₂ e art. 26b ordinanza sul CO₂) per il computo relativo a un parco veicoli nuovi.

Allegato 4c Calcolo delle emissioni di CO₂

Il nuovo allegato 4c mostra in formule, per tutti i tipi di veicoli, come si calcolano le emissioni di CO₂ determinanti in applicazione degli articoli 25 segg. dell'ordinanza sul CO₂.

Dato che, per i veicoli pesanti, nel calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti si tiene conto del fattore di ponderazione del rispettivo sottogruppo (MPW_{sg}), l'allegato 4c contiene una formula per il calcolo delle emissioni di CO₂ determinanti anche per i singoli veicoli.

Allegato 6 Gestori di impianti con obbligo di partecipazione al SSQE

Sono aggiornate diverse attività che vincolano alla partecipazione al SSQE. All'allegato 6 sono inoltre aggiunti i punti relativi alla cattura del CO₂, al trasporto del CO₂ mediante impianti stazionari e allo stoccaggio geologico del CO₂ nel sottosuolo (n. 27, 28 e 29). La condizione qui prevista è che il CO₂ provenga da impianti situati nel SSQE. Queste modifiche avvengono di pari passo con la normativa dell'Unione europea relativa al SSQE, al quale è collegato il SSQE svizzero.

⁹⁶ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (rifusione), GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13 e decisione di esecuzione (UE) 2023/1623 della Commissione, del 3 agosto 2023, che specifica i valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori e dai raggruppamenti di costruttori di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2021 e i valori da utilizzare per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025, a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che rettifica la decisione di esecuzione (UE) 2022/2087, versione secondo GU L 200 del 10.8.2023, pag. 5.

⁹⁷ V. nota a piè di pagina 96.

⁹⁸ Cfr. l'art. 1 e l'all. I n. 3 del regolamento (UE) 2019/1242 e la decisione di esecuzione (UE) 2021/781 della Commissione, v. note a piè di pagina 20 e 21.

Allegato 7 Attività che autorizzano alla partecipazione al SSQE o all'esenzione dalla tassa con un impegno di riduzione

L'allegato è abrogato. I requisiti relativi a un impegno di riduzione sono ora definiti nell'articolo 66.

Allegato 8 Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili per i gestori di impianti nel SSQE e calcolo della quantità in circolazione

La quantità massima dei diritti di emissione disponibili per i gestori di impianti nel SSQE di cui al numero 1 non è più ridotta del 2,2 per cento all'anno, ma del 4,3 per cento negli anni dal 2025 al 2027 e del 4,4 per cento negli anni dal 2028 al 2030. Dal momento che l'Unione europea ridurrà del 4,3 per cento la quantità di diritti di emissione disponibili nel SSQE dell'UE già a partire dal 2024, per il 2025 si avrà un'ulteriore riduzione del 2,1 per cento. Tale riduzione è inclusa nei fattori 0,717 (per il periodo 2025–2027) e 0,588 (per il periodo 2028–2030) in aggiunta alla riduzione delle quantità disponibili già avvenuta dall'introduzione del SSQE in Svizzera nel 2013. Le modifiche sono in linea con la normativa dell'UE relativa al SSQE al fine di mantenere il collegamento tra i due SSQE.

Allegato 12 Utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore

Non è apportato alcun cambiamento al principio di funzionamento degli strumenti di sostegno all'utilizzazione diretta della geotermia per la produzione di calore. Nell'allegato 12 sono state apportate solamente modifiche minori, principalmente di natura linguistica.

Allegato 12a Utilizzazione indiretta di risorse idrotermali per la produzione di calore

L'allegato 12a applica ai contributi per lo sfruttamento in caso di utilizzazione indiretta della geotermia per la produzione di calore lo stesso principio dei contributi erogabili in caso di utilizzazione diretta. Nell'allegato sono state introdotte specifiche per l'utilizzazione indiretta, in particolare per quanto riguarda l'ammissibilità dei costi.

Allegato 15 Calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili

L'allegato 15 viene integrato. In esso è descritto il calcolo della quantità massima disponibile di diritti di emissione e della quantità di diritti di emissione da assegnare a titolo gratuito per gli operatori di aeromobili fino al 2030.

Al numero 1.2.3 è aggiunto il calcolo della quantità massima di diritti di emissione disponibili per gli aeromobili («Cap per la navigazione aerea», di seguito denominato «Cap») per gli anni 2026 e 2027 (Cap₂₀₂₆ e Cap₂₀₂₇). Il calcolo, incluso il fattore di riduzione lineare applicabile del 4,3 per cento (in riferimento al Cap 2020), rimane invariato rispetto agli anni 2024 e 2025.

Al numero 1.2.4 è specificato come calcolare il Cap negli anni dal 2028 al 2030. In sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, a partire dal 2028 si applica il fattore di riduzione lineare del 4,4 per cento. Il Cap è calcolato sulla base del limite massimo delle emissioni per il 2027 e del fattore di riduzione annuale del 4,4 per cento rispetto al 2020.

Secondo l'articolo 19a capoverso 4 della legge sul CO₂, a partire dal 2026 i diritti di emissione per gli operatori di aeromobili non saranno più assegnati a titolo gratuito. Il Consiglio federale può prevedere deroghe per l'impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili o a basso tenore emissioni. I cosiddetti «diritti di emissione SAF» non sono ancora introdotti per il 2025, poiché l'attuazione richiede ulteriori lavori preliminari. L'introduzione di questo strumento sarà presa in esame a partire dal 2026.

Allegato 16 Requisiti relativi al piano di monitoraggio

L'allegato 16 numero 2 definisce i requisiti relativi al piano di monitoraggio degli operatori di aeromobili. In sintonia con le regole definite nel SSQE dell'UE, a partire dal 2025 gli operatori di aeromobili dovranno riportare gli ulteriori effetti con impatto climatico nell'ambito del proprio obbligo di rendicontazione (art. 20 cpv. 2 legge sul CO₂). Tale obbligo riguarda tutti i voli assoggettati al SSQE. Nel piano di monitoraggio devono ora essere descritte le modalità di rilevamento degli ulteriori effetti con impatto climatico al fine

di rappresentare l'impatto climatico. Il metodo per la determinazione degli ulteriori effetti climatici si basa sulle prescrizioni del SSQE dell'UE. A tal fine è modificata la numerazione dell'attuale numero 2.1.

Nel traffico aereo hanno un effetto sul clima le emissioni di CO₂, ma non solo. Ulteriori effetti climatici possono derivare dall'emissione di ossidi di azoto (NO_x), particelle di fuliggine e composti ossidati dello zolfo, oltre all'azione del vapore acqueo, inclusa la formazione di scie di condensazione. Per garantire che siano rilevati anche questi ulteriori effetti climatici, sono aggiunte la lettera b al numero 2.1 e la lettera g al numero 2.2. La metodologia è retta dalle disposizioni dell'UE.

Con l'introduzione dell'obbligo di miscelazione di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili (art. 28f legge sul CO₂) si può presupporre che anche per i voli che rientrano nel campo d'applicazione del SSQE aumenterà l'impiego di tali carburanti. Il piano di monitoraggio deve assicurare che la quantità di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili possa essere determinata con la massima precisione possibile per i voli che rientrano nel SSQE. Per questo motivo al numero 2.2 è aggiunta la lettera f. L'operatore di aeromobili deve descrivere nel piano di monitoraggio in che modo, in caso di impiego di carburanti per l'aviazione a basso tenore di emissioni e rinnovabili e in particolare di miscele di carburanti, intende determinare la quota di carburanti a basso tenore di emissioni e rinnovabili. Come regola generale va fatto riferimento ai documenti di fatturazione.

Una miscela di carburanti è un carburante contenente sia carburanti rinnovabili o a basso tenore di emissioni sia carburanti fossili. Nel caso di una miscela di carburanti, gli operatori di aeromobili possono dichiarare la percentuale rinnovabile o a basso tenore di emissioni con una quota fossile del 100 per cento oppure possono determinare la quota secondo il metodo scelto.

Il numero 3 stabilisce il calcolo delle emissioni di CO₂ dei voli interessati. Nel SSQE i carburanti rinnovabili possono essere computati con un fattore di emissione pari a zero tonnellate di CO₂ per tonnellata di carburante, se tali carburanti soddisfano determinati requisiti. Per carburanti rinnovabili nel SSQE si intendono carburanti ottenuti da biomassa (come in passato) o utilizzando altre fonti energetiche rinnovabili (adesso). Al numero 3.3 potrebbero in futuro essere indicati altri carburanti, sempre che siano computabili con un fattore di emissione pari a zero anche nel SSQE dell'UE.

Per armonizzare la terminologia, al numero 3.3 lettera a si precisa l'espressione «combustibili da biomassa», che diventa ora «combustibili rinnovabili da biomassa». La quota biogena rinnovabile può tuttora essere valutata con un fattore di emissione pari a zero tonnellate di CO₂ se il combustibile soddisfa i criteri di sostenibilità di cui all'articolo 29 della direttiva (UE) 2018/2001⁹⁹ riveduta.

Al numero 3.3 lettera b è aggiunto che il fattore di emissione dei combustibili sintetici rinnovabili è pari a zero. Il combustibile sintetico rinnovabile deve soddisfare i requisiti di cui all'articolo 29a della direttiva (UE) 2018/2001 riveduta.

Aggiungendo il numero 3.4 si assicura che si tiene correttamente conto dei combustibili con un fattore di emissione pari a zero nella determinazione del fattore di emissione di una miscela di carburanti.

Allegato 17 Requisiti posti al rapporto di monitoraggio

Al numero 1.1 lettere g e h è stabilito che occorre provare le quote di biomassa dei vettori energetici e dei materiali che sono attuati nei processi. La disposizione di cui alla lettera g garantisce che queste vengano computate una sola volta. Concretamente, ciò avviene attraverso l'obbligo di compensarle e di assegnare le corrispondenti garanzie di origine nel sistema di GO (v. commenti relativi al cap. 7a) al gestore di impianti nel SSQE. In aggiunta, con la lettera h viene definita la pratica attuale per le sostanze che non sono gestite nel sistema di GO, secondo cui è possibile applicare un fattore di emissione pari a zero per il calcolo dell'obbligo di pagare la tassa di cui all'articolo 55 capoverso 1 dell'ordinanza sul CO₂ solo se è dimostrato che il carbonio presente nelle emissioni di CO₂ generate proviene dal ciclo naturale.

⁹⁹ Direttiva (UE) 2018/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (rifusione), GU L 328 del 21.12.2018, pag. 82; modificata da ultimo dalla direttiva (UE) 2024/1711, GU L, 2024/1711, 26.06.2024.

Il numero 2.1 lettera f viene quindi precisato specificando che, nel rapporto di monitoraggio, devono essere riferiti tutti i tipi di carburanti e i consumi corrispondenti, anche se per i combustibili rinnovabili non si devono dichiarare emissioni di CO₂.

Al numero 2.1 viene inoltre aggiunta la lettera j poiché, a partire dal 2025, nel rapporto di monitoraggio annuale degli operatori di aeromobili, oltre al CO₂ deve essere indicato anche l'effetto climatico delle ulteriori emissioni con impatto climatico. L'effetto climatico viene determinato secondo quanto previsto dall'articolo 56 bis del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066¹⁰⁰. A tal fine l'operatore dell'aeromobile o un'altra organizzazione idonea (p. es. Eurocontrol) raccolgono almeno i dati tridimensionali della traiettoria di volo dei vari aeromobili come pure l'umidità e la temperatura ambientali. Con un modello di calcolo conforme alle regole vigenti nel SSQE dell'UE, partendo da questi dati si calcolano infine i CO₂eq per volo o eventualmente un intervallo di CO₂eq per volo e li si riporta nel rapporto di monitoraggio annuale per ogni coppia di aerodromi. L'onere supplementare per gli operatori di aeromobili deve essere mantenuto quanto più basso possibile.

Al numero 2.2 la nota a piè pagina viene aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066¹⁰¹.

Al numero 2.3 sono indicate disposizioni particolari per l'utilizzo di carburanti con fattore di emissione pari a zero. In tal modo le disposizioni vigenti sono precisate e integrate al fine di poter garantire la rendicontazione il più possibile precisa delle quantità di carburanti con fattore di emissione pari a zero. Con le aggiunte seguenti si tiene inoltre in considerazione l'introduzione del sistema di GO che entrerà in funzione a partire dal 1° gennaio 2025.

Con il metodo scelto nel piano di monitoraggio (all. 16 n. 2.2 lett. f), il gestore dell'aeromobile stabilisce con la massima precisione possibile la quantità di carburanti con fattore di emissione pari a zero. Se per un determinato volo vengono forniti all'aeromobile carichi fisicamente identificabili di carburanti, la quantità di carburanti rinnovabili può essere calcolata per esempio sulla base di un bilancio di massa dei carburanti acquistati. Se vengono compiuti diversi voli consecutivi senza effettuare alcun rifornimento, l'operatore dell'aeromobile dovrà suddividere la quantità dei carburanti per l'aviazione rinnovabili e associarli ai voli in proporzione alle emissioni calcolate tramite il fattore di emissione secondo l'allegato 16 numero 3.2. Se non è possibile assegnare fisicamente i carburanti a un determinato volo, la quota rinnovabile può essere calcolata in base a fatture relative all'acquisto di carburanti (n. 2.3.1).

Al numero 2.3.3 è stabilito che, nella valutazione dei valori soglia per la partecipazione al SSQE, occorre tenere in considerazione la qualifica di emittitore di entità ridotta e l'esenzione dall'obbligo di verifica per i carburanti rinnovabili con i fattori di emissione di cui all'allegato 16 numero 3.2.

Con il numero 2.3.2 e il numero 2.3.4 lettere a e b si assicura che le quantità di carburanti fatte valere con fattore di emissione pari a zero sono correttamente assegnate ai voli che rientrano nel SSQE, anche se non si effettua alcun rifornimento fisico con carburante rinnovabile. Non ha importanza a quale aerodromo svizzero viene fisicamente fornito il carburante. Gli operatori di aeromobili devono assegnare le quantità acquistate di carburanti rinnovabili ai voli che rientrano nel SSQE della Svizzera secondo il principio di proporzionalità, in linea con le regole del SSQE dell'UE. Ciò avviene attribuendo i carburanti rinnovabili ai voli che rientrano nel SSQE proporzionalmente alla quota di emissioni SSQE in rapporto alle emissioni complessive del gestore a partire dalla Svizzera (n. 2.3.2).

Nel caso delle miscele di carburanti utilizzate per il rifornimento, la quota rinnovabile ammissibile è disciplinata in base alle norme internazionali. Se il limite superiore della miscelazione per un determinato carburante rinnovabile è per esempio il 50 per cento, la quota fatta valere dal gestore dell'aeromobile sulle coppie di aerodromi non deve superare questo limite superiore (n. 2.3.4 lett. a).

¹⁰⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione; GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2024/2493, GU L, 2024/2493, 27.09.2024.

¹⁰¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/2066 della Commissione, del 19 dicembre 2018, concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra ai sensi della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica il regolamento (UE) n. 601/2012 della Commissione; GU L 334 del 31.12.2018, pag. 1; modificato da ultimo dal regolamento di esecuzione (UE) 2024/2493, GU L, 2024/2493, 27.09.2024.

Il numero 2.3.4 lettera b stabilisce che gli operatori di aeromobili che fanno valere carburanti per l'aviazione con un fattore di emissione pari a zero provvedono affinché le quote di carburanti rinnovabili siano riportate sulle fatture e una quantità corrispondente di garanzie di origine nel sistema di GO sia di regola attribuita al SSQE dal fornitore di carburanti per l'aviazione. Un lotto di carburanti rinnovabili attribuito al SSQE non deve essere già stato fatto valere né in un rapporto precedente né da qualcun altro o in un altro sistema di riduzione dei gas serra come, per esempio, CORSIA («Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation»).

Allegato 18 Verifica dei rapporti di monitoraggio degli operatori di aeromobili e dei requisiti posti all'organismo di controllo

Al numero 4.1 lettera b la seconda nota a piè pagina viene aggiornata con il rimando alla vigente versione del regolamento di esecuzione (UE) 2018/2067, aggiornato nell'ambito della revisione della direttiva 2003/87/CE dell'UE (v. nota a piè pagina art. 52 cpv. 5).

Allegato 19 Stoccaggio e sequestro chimico del CO₂

Per lo stoccaggio o il sequestro chimico del carbonio deve tuttora essere garantita la permanenza (n. 1.1).

La permanenza dello stoccaggio di carbonio deve essere verificata ogni anno. Le perdite nello stoccaggio devono essere segnalate nel monitoraggio dell'anno nel quale si verificano, nello strumento nel quale è stato computato lo stoccaggio (p. es. strumento di compensazione, SSQE) e le emissioni di CO₂ devono essere segnalate (n. 1.2). Lo stesso dicasi per le perdite durante il trasporto di CO₂ catturato (n. 1.3).

Lo stoccaggio geologico del carbonio nel sottosuolo deve avvenire in un sito di stoccaggio in Svizzera approvato dalle autorità competenti e iscritto a registro fondiario oppure in un sito di stoccaggio all'estero approvato ai sensi della direttiva 2009/31/CE¹⁰² (n. 1.4).

¹⁰² Direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa allo stoccaggio geologico di biossido di carbonio e recante modifica della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, delle direttive 2000/60/CE, 2001/80/CE, 2004/35/CE, 2006/12/CE, 2008/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e del regolamento (CE) n. 1013/2006; GU L 140 del 5.6.2009, pag. 114; modificata da ultimo dal regolamento (UE) 2018/1999, GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1.

Modifica di altri atti normativi

Le modifiche di altri atti normativi sono disciplinate nell'allegato 20.

1. Ordinanza del 9 giugno 2017¹⁰³ sul Registro federale degli edifici e delle abitazioni

Art. 4 lett. f

Alla lettera f, la collaborazione dell'UST viene integrata con gli uffici dell'energia e dell'ambiente di Confederazione, Cantoni e Comuni, poiché questa collaborazione è fondamentale per le caratteristiche energetiche e ambientali nel REA.

Art. 8 cpv. 2 lett. l

Alla lettera l si specifica che anche le caratteristiche di cui all'articolo 16a dell'ordinanza sul CO₂ devono essere riportate nel catalogo delle caratteristiche del REA e segnalate dai servizi corrispondenti.

2. Ordinanza del 20 novembre 1996¹⁰⁴ sull'imposizione degli oli minerali

Sostituzione di espressioni

Per armonizzare la terminologia con la LPAmb, nell'ambito della modifica della legge sul CO₂ il prefisso «bio-» presente nella LIOM è stato sostituito, con i necessari adeguamenti grammaticali, con il termine «rinnovabile», che continua a includere anche i combustibili e carburanti sintetici rinnovabili. La medesima modifica è ora effettuata anche a livello di ordinanza.

Ciò riguarda, nello specifico e in tutto l'atto normativo, i termini «biocarburanti», «bioetanolo», «biometanolo», «biodimetil etero» e «bioidrogeno».

Art. 19, frase introduttiva elett. i

L'elenco dei carburanti rinnovabili viene precisato con l'inserimento della lettera i. Le varie lettere menzionano infatti tutti i carburanti ottenuti per idrogenazione di esteri vegetali e animali, acidi grassi, oli e oli usati. Questa precisazione avviene come conseguenza della crescente presenza sul mercato di tali carburanti, che per processo di produzione o caratteristiche si differenziano dai carburanti di cui alle lettere b, g e h del presente articolo.

Art. 19h cpv. 1

La disposizione viene modificata in base alla proroga al 31 dicembre 2030 delle agevolazioni fiscali per i carburanti rinnovabili decisa dal Parlamento nell'ambito della revisione della legge sul CO₂. Per motivi di economia amministrativa e per il fatto che le agevolazioni fiscali sono di per sé di durata determinata, le decisioni corrispondenti non avranno più durata limitata a quattro anni ma, nel rispetto delle condizioni, avranno validità dalla data della decisione fino alla scadenza dell'agevolazione fiscale a fine 2030.

Art. 48 cpv. 3 lett. a

Su richiesta dell'UDSC l'articolo 48 capoverso 3 lettera a OIOM viene modificato. Con effetto dal 1° gennaio 2024 è stata introdotta, nell'articolo 48 OIOM, la perenzione del diritto alla restituzione. A partire da quella data, le domande di restituzione devono essere inoltrate entro sei mesi dalla fine dell'anno d'esercizio nel quale il carburante è stato consumato (cpv. 2). Per la maggior parte delle imprese l'anno d'esercizio corrisponde all'anno civile, ma esistono anche varianti (p. es. da luglio a giugno, o da ottobre a settembre). Il capoverso 3 lettera a stabilisce che per i richiedenti che non devono tenere la contabilità conformemente all'articolo 957 capoverso 1 del Codice delle obbligazioni (CO)¹⁰⁵, l'anno civile è considerato come anno d'esercizio. La norma si rivolge primariamente a quei richiedenti che non sono legati a un anno d'esercizio (p. es. un privato che richiede la restituzione dell'imposta per l'olio diesel consumato in un impianto di produzione di energia elettrica stazionario).

¹⁰³ RS 431.841

¹⁰⁴ RS 641.611

¹⁰⁵ RS 220

A posteriori è emerso che in determinate situazioni il riferimento del capoverso 3 lettera a all'articolo 957 capoverso 1 CO può produrre conseguenze indesiderate e svantaggiose per il richiedente. Un esempio concreto è quello di un piccolo comprensorio sciistico non tenuto a tenere la contabilità ai sensi dell'articolo 957 e il cui anno d'esercizio va da novembre a ottobre. Nel mese di novembre 2025 presenta la domanda di rimborso per i battipista per l'anno d'esercizio da novembre 2024 a ottobre 2025. Poiché l'articolo 48 capoverso 3 lettera a OIOM stabilisce che è l'anno civile a valere come anno d'esercizio, per quel comprensorio sciistico il diritto al rimborso per i consumi di carburante di novembre e dicembre 2024 decade. Infatti, la relativa domanda avrebbe dovuto essere presentata entro il 30 giugno 2025 (6 mesi dopo la fine dell'anno civile da considerare come anno d'esercizio per il comprensorio sciistico in virtù dell'ex art. 48 cpv. 3 lett. a OIOM).

Il presente adeguamento elimina questa conseguenza involontaria della revisione dell'ordinanza in vigore dal 1° gennaio 2024.

Art. 49 Genere e portata

In seguito all'abrogazione parziale della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle imprese di trasporto concessionarie (ITC), l'articolo 49 è adeguato al 1° gennaio 2026. È stabilito che la restituzione è effettuata solo per le corse al di fuori del traffico locale (cpv. 1 lett. a) e per le corse con battelli (cpv. 1 lett. b e c). La definizione di traffico locale proviene dall'articolo 5 dell'ordinanza del 4 novembre 2009¹⁰⁶ sul trasporto di viaggiatori (OTV) e comprende perciò le linee che servono al collegamento capillare di località (art. 5 cpv. 1 OTV). Una linea serve al collegamento capillare se le fermate non distano più di 1,5 chilometri circa da fermate delle linee che servono al collegamento generale di base e se le distanze tra le fermate sono brevi (art. 5 cpv. 4 OTV). Ne consegue che, per esempio, la linea AutoPostale 100 (Berna–Wohlen–Dettingen–Aarberg) continua ad avere diritto alla restituzione. La procedura di restituzione continua a basarsi sul principio dell'autodichiarazione, vale a dire che le ITC provvedono in autonomia a separare le linee concessionarie da loro gestite. L'UFT competente del rilascio delle concessioni decide definitivamente sulle controversie riguardanti l'attribuzione di una linea (cpv. 2). In singoli casi assiste l'autorità fiscale e l'ITC anche qualora ci fossero dubbi o incongruenze.

A partire dal 1° gennaio 2030 la restituzione dell'imposta sarà possibile solamente se le ITC dimostrano che, per le linee corrispondenti, non è possibile per motivi topografici passare ai veicoli con tecnologia a propulsione rinnovabile neutra in termini di CO₂. L'UFT valuterà le prove corrispondenti.

L'articolo anticipa inoltre due modifiche originariamente previste nell'ambito della revisione in corso della legge sulle dogane: secondo il diritto vigente è il DFF a stabilire le corse aventi diritto alla restituzione. Con la nuova normativa questa competenza è spostata a livello di Consiglio federale (cpv. 1–3). Inoltre, si rinuncia all'attuale distinzione relativa all'importo della restituzione per motivi ecologici. Nel 2019 l'UFAM ha verificato l'effetto dei filtri antiparticolato negli autobus di linea e, nel suo rapporto del 4 febbraio 2020 all'ex Amministrazione federale delle dogane, giunge alla conclusione che l'effetto incentivante previsto con la restituzione differenziata è stato di gran lunga raggiunto. I veicoli senza filtro antiparticolato vengono oggi praticamente impiegati solo per corse di rinforzo e corse analoghe, ma non sono praticamente più utilizzati nell'esercizio conforme all'orario. Inoltre, nel prossimo futuro i veicoli ancora presenti scompariranno per obsolescenza. Queste motivazioni giustificano la rinuncia alla differenziazione della restituzione per motivi ecologici (cpv. 4; la corrispondente disposizione dell'attuale cpv. 2 viene stralciata).

L'importo della restituzione continua a essere calcolato nello stesso modo. La disposizione viene spostata dall'attuale capoverso 1 al capoverso 5. Il DFF continua a fissare le aliquote d'imposta ridotte (ora cpv. 6).

Art. 50 cpv. 2 lett. c nonché 3

All'articolo 50 capoverso 2 lettera c si richiedeva finora il «numero di telaio» quale dato di identificazione. Ora si passa al «numero di matricola». Entrambi sono codici che identificano in modo univoco un veicolo. L'adeguamento è un riflesso delle procedure di digitalizzazione delle domande di restituzione in atto presso l'UDSC. Per ogni veicolo, il richiedente deve registrare il dato di identificazione nella piattaforma

¹⁰⁶ RS 745.11

«Taxas». Il passaggio dal numero di telaio (alfanumerico a 17 posizioni) al numero di matricola (numerico a 9 cifre) facilita la registrazione e riduce il rischio di errori.

Oltre a ciò, nell'articolo 50 viene aggiunto un nuovo capoverso 3, che riprende il desiderio, espresso in fase di consultazione, di snellire gli aspetti amministrativi legati alla distinzione fra traffico locale e corse al di fuori del traffico locale. Grazie a questa nuova disposizione le ITC hanno la possibilità di determinare la prestazione chilometrica nel traffico locale che non beneficia dell'agevolazione fiscale e la prestazione chilometrica al di fuori del traffico locale che ne beneficia in base alla rispettiva quota percentuale della prestazione chilometrica totale del loro parco veicoli. Questa procedura riduce l'onere amministrativo delle ITC, segnatamente nei casi in cui i singoli veicoli non vengono utilizzati esclusivamente nel traffico locale o al di fuori di esso, bensì in modo misto.

Allegato 2

La terminologia impiegata per la tariffa d'imposta per carburanti rinnovabili di cui all'allegato 2 viene adeguata al nuovo articolo 19a lettera i OIOM e alla nuova terminologia relativa ai carburanti rinnovabili. Inoltre ne viene facilitata la lettura raggruppando tutte le voci in due blocchi secondo la base di calcolo (per 1000 l o per 1000 kg). All'interno dei due blocchi l'ordinamento è per numero crescente di voce di tariffa. Dal punto di vista materiale la tariffa d'imposta non viene modificata in nessun modo.

Disposizioni transitorie della modifica del xx yy 2025

Con il capoverso 1 le agevolazioni fiscali di durata determinata decise prima dell'entrata in vigore del xx yy 2025 vengono prorogate fino al 31 dicembre 2030. Sulla base della disposizione transitoria della modifica del 25 ottobre 2023¹⁰⁷ rientrano in questa normativa sia le agevolazioni fiscali prorogate fino a fine 2024 sia le nuove agevolazioni fiscali. Senza una proroga, le stesse agevolazioni fiscali dovrebbero essere richieste nuovamente presentando domanda e valutate e decise dalla Confederazione. Tramite controlli aziendali basati sul rischio in Svizzera e controlli a campione all'estero in base all'articolo 12c capoverso 3 LIOM è possibile contrastare un eventuale rischio di abuso.

Il capoverso 2 assicura che i carburanti consumati dalle ITC nel traffico locale fino al 31 dicembre 2025 potranno beneficiare della restituzione anche se la domanda di restituzione viene presentata solamente dopo l'abrogazione della restituzione nel traffico locale.

3. Ordinanza del 16 ottobre 2024¹⁰⁸ sulle indennità e la presentazione dei conti nel traffico regionale viaggiatori

Art. 58a Promozione finanziaria

Il trasporto ferroviario transfrontaliero di persone deve essere promosso al massimo per 30 milioni di franchi all'anno fino alla fine del 2030. Con questi mezzi devono essere concessi contributi d'esercizio e contributi d'investimento.

Art. 58b Priorità nella promozione

La promozione finanziaria deve consentire in primo luogo nuovi collegamenti notturni dotati per tutto l'anno di carrozze con posti a sedere, vagoni letto e cuccette, incentivando in particolare le offerte che consentono di massimizzare i viaggiatori-chilometro nel trasporto transfrontaliero.

Se sono disponibili mezzi sufficienti, possono essere finanziate anche ulteriori offerte:

- treni notturni stagionali: in particolare nei mesi estivi in direzione del Mare Mediterraneo, come avveniva già negli anni scorsi (p. es. l'«Adria Express» verso Ancona);
- treni diurni e notturni solo con carrozze con posti a sedere: queste offerte notturne esistono in alcuni casi all'estero, ma sono meno interessanti rispetto alle offerte con vagoni letto e cuccette e pertanto sono meno prioritarie;

¹⁰⁷ RU 2023 629

¹⁰⁸ RS 745.16

- aumento dell'attrattiva di offerte già esistenti, sia notturne che diurne. Sarebbero ipotizzabili, per esempio, contributi all'esercizio di veicoli supplementari o rimodernati;
- contributi d'investimento, se gli investimenti sono prevalentemente finalizzati al trasporto transfrontaliero di persone, per esempio nel settore della distribuzione di titoli di trasporto internazionali, in presenza di un'urgente necessità d'intervento, per lo sviluppo di un sistema di vendita internazionale o anche in impianti fissi (strutture speciali per lo sdoganamento per i controlli doganali e al confine).

Le offerte devono essere impostate in modo da presentare una redditività adeguata dopo la scadenza del programma di promozione e poter essere portate avanti dai gestori per proprio conto. In tal senso la promozione finanziaria deve essere intesa come finanziamento iniziale.

Secondo il messaggio del Consiglio federale, la promozione deve essere formulata in modo da evitare ove possibile di incentivare una maggiore mobilità; per questo motivo non si deve favorire una riduzione diretta dei prezzi per i clienti, per esempio sotto forma di prezzi risparmio. Non è tuttavia escluso che la promozione finanziaria determini offerte interessanti in termini di prezzi, il che è perfettamente in linea con la promozione.

Art. 58c Condizioni

Possono ricevere contributi le IT che gestiscono il trasporto transfrontaliero di persone per sezioni di tratte in Svizzera sulla base di una concessione, per il trasporto esclusivamente transfrontaliero sulla base di un'autorizzazione secondo l'articolo 8 LTV o sulla base di un trattato internazionale.

Le IT devono avere esperienza nel trasporto transfrontaliero o come gestori di treni notturni. Non sono pertanto concessi contributi alle IT che non sono ancora operative nel trasporto ferroviario transfrontaliero di persone. Per i treni notturni vengono accordati contributi solo alle IT che hanno esperienza in questo ambito. In ogni caso l'IT non deve già essere operante in Svizzera (cpv. 1).

Un requisito per la concessione di una promozione da parte della Confederazione è il conseguimento di un valore aggiunto nelle offerte per i consumatori in Svizzera. Ne consegue che, nel caso delle offerte a partire dalle stazioni di confine, occorre verificare se sussista in Svizzera un interesse sufficientemente grande per una promozione finanziaria. Nella maggior parte dei casi dovrebbe essere così. La situazione potrebbe non essere necessariamente tale nel caso di un allungamento di collegamenti esteri esistenti fino alla stazione di confine svizzera con l'obiettivo primario di beneficiare del sostegno finanziario (cpv. 2).

Dal momento che, secondo l'articolo 37a capoverso 4 della legge sul CO₂, devono essere promosse offerte con un rapporto costi-benefici vantaggioso, non vengono sostenute le offerte in cui il rapporto tra costi e viaggiatori-chilometri transfrontalieri è sostanzialmente peggiore di altri piani presentati (cpv. 3).

Questi requisiti si aggiungono alla disposizione di cui all'articolo 37a della legge sul CO₂. La durata pluriennale delle offerte richiesta nell'articolo 37a capoverso 4 deve essere confermata dalle imprese nell'ambito delle domande. Si tralascia di precisare il miglioramento dell'attrattiva delle offerte esistenti, poiché l'esame si svolge caso per caso sulla base della valutazione delle domande secondo l'articolo 58f.

Art. 58d Piani dell'offerta

L'UFT prevede di offrire a tutte le IT interessate la possibilità di presentare progetti per le offerte, presumibilmente entro la fine del primo trimestre 2025. Una volta pervenuti i progetti, verrà eseguito un confronto tra le offerte sulla base dei criteri di valutazione di cui all'articolo 58f e verrà presa una decisione preliminare in merito alle offerte da promuovere. Se per un collegamento non sono presenti offerte concorrenti e si prevede che i mezzi finanziari disponibili sono sufficienti per tutte le domande attese, all'IT verrà di principio concesso il sussidio e l'IT potrà, secondo l'articolo 26 LSu, effettuare gli investimenti necessari, in particolare l'acquisto di materiale rotabile (cpv. 3).

Art. 58e Domande

In una seconda fase dovranno essere presentate le domande concrete con i dati riportati (cpv. 1 e cpv. 2 lett. a–g). Nel caso di offerte concorrenti o se si prevedono più domande rispetto ai mezzi a disposizione, la decisione definitiva in merito alla promozione sarà presa solamente sulla base delle domande.

Art. 58f Valutazione delle domande

Nella valutazione delle domande si tiene conto dei costi non coperti dell'intera offerta e del numero di viaggiatori-chilometri transfrontalieri. Sono considerati costi non coperti quelli che non sono coperti dalle entrate dei titoli di trasporto (cpv. 1). Nei viaggiatori-chilometri non sono presi in considerazione quelli percorsi completamente in Svizzera o all'estero, dal momento che il trasporto ferroviario transfrontaliero deve essere promosso primariamente in alternativa al trasporto aereo. In tal modo verrebbero considerate, per esempio nel caso di un collegamento tra la Svizzera e l'Italia, le corse tra la Svizzera e l'Italia ma non eventuali possibili corse all'interno della Svizzera (p. es. Zurigo–Ticino) o all'interno dell'Italia (p. es. Firenze–Roma).

Aggiudicando la promozione sulla base della valutazione proposta, si intende assicurare che siano sostenute le offerte più efficienti sotto il profilo dei costi. Le IT sono quindi incentivate a presentare le offerte nel modo più conveniente possibile, vale a dire con un grado di copertura dei costi elevato, e a puntare alla domanda più elevata possibile con partenza dalla Svizzera.

Art. 58g Ammontare dei contributi

I contributi di promozione devono consentire l'esercizio di nuove offerte, motivo per cui sono concessi per tutti i costi dell'intera offerta non coperti dalle entrate dei titoli di trasporto, inclusi i tratti di linea all'estero (cpv. 1). Nei costi computabili non si tiene conto dei margini di guadagno, poiché gli aiuti finanziari non sono finalizzati al conseguimento di utili (cpv. 2).

I contributi devono essere concessi per sei anni al massimo sulla base delle domande e versati annualmente. L'ammontare dei contributi viene fissato all'inizio del periodo della promozione, quindi valutato ed eventualmente modificato dopo tre anni in base ai risultati degli anni precedenti (cpv. 3).

Art. 58h Decisione

I mezzi di promozione sono accordati alle IT mediante decisione (cpv. 1). Il capoverso 2 definisce il contenuto della decisione. Tali mezzi di promozione secondo l'articolo 37a della legge sul CO₂ sono esclusi dalle norme dell'OITRV sulla presentazione dei conti, non trattandosi di incentivi ai sensi della LTV o della legge del 20 dicembre 1957¹⁰⁹ sulle ferrovie (cfr. art. 1 lett. d OITRV). Non sono applicabili nemmeno le altre disposizioni relative alla procedura di ordinazione. Per questo motivo le modalità della presentazione di rapporti vengono stabilite nella decisione.

¹⁰⁹ RS 742.101

4 Ripercussioni

4.1 Ripercussioni per la Confederazione

Secondo la legge sul CO₂ approvata dal Parlamento, i fondi destinati alla promozione ammontano al massimo a 592 milioni di franchi l'anno (di cui fr. 370 mio. provenienti dalla tassa sul CO₂). Gli strumenti di promozione sono elencati nella tabella 2.

Strumento	Contributo annuo (mio. CHF)	Fonte di finanziamento; validità
Fondo per le tecnologie (art. 35 legge sul CO ₂)	Max 25	Tassa sul CO ₂ ; illimitata
Promozione del calore da fonti rinnovabili (= geotermia diretta e indiretta + gas rinnovabili + impianti solari termici) (art. 33a e 34a legge sul CO ₂)	Max 45	Tassa sul CO ₂ ; geotermia e impianti solari termici fino al 2030, gas rinnovabili fino al 2035
Contributo federale Programma Edifici (art. 34 legge sul CO ₂)	Ca. 300	Tassa sul CO ₂ ; illimitata
Provvedimenti per la riduzione delle emissioni di gas serra nel trasporto aereo (art. 37a legge sul CO ₂)	Max 40	Proventi delle vendite all'asta del sistema SSQE nel settore dell'aviazione; fino al 2030
Trasporto ferroviario transfrontaliero di persone (art. 37a legge sul CO ₂)	Max 30	Proventi delle vendite all'asta del sistema SSQE nel settore dell'aviazione; fino al 2030
Promozione di provvedimenti volti a prevenire i danni (art. 37c legge sul CO ₂)	Max 25	Proventi delle vendite all'asta per impianti SSQE; fino al 2030
Decarbonizzazione di impianti SSQE (art. 37c legge sul CO ₂)	Max 45	Proventi delle vendite all'asta per impianti SSQE; fino al 2030
Impianti per la fabbricazione di carburanti sintetici per l'aviazione (art. 103b LNA)	Max 25–30	Max. 20 mio. bilancio federale generale + 5–10 mio. imposta sugli oli minerali nel settore dell'aviazione; fino al 2029
Conversione ad autobus e battelli elettrici nell'ambito dei trasporti pubblici (art. 41a legge sul CO ₂)	Max 47	Parzialmente controfinanziato con proventi supplementari dell'imposta sugli oli minerali; fino al 2030
Formazione, perfezionamento e lavoro di pubbliche relazioni (art. 41 legge sul CO ₂)	Max 5	Bilancio federale generale; illimitata
Totale	Max 592	

Tabella 2: Panoramica degli strumenti di promozione ai sensi della legge sul CO₂; i contributi annuali dipendono dagli introiti delle rispettive fonti di finanziamento

Per l'esecuzione degli strumenti, nel messaggio concernente la revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024¹¹⁰ era già stato segnalato un fabbisogno aggiuntivo di personale pari a 14 posti a tempo pieno. In seguito alle aggiunte e agli stralci apportati dal Parlamento si sono avute modifiche. Rispetto al messaggio, i posti sono stati riattribuiti conformemente ai dibattiti parlamentari: pertanto, occorre prevedere un posto a tempo pieno per la promozione di provvedimenti di adattamento,

¹¹⁰ FF 2022 2651

uno per la promozione della decarbonizzazione di imprese SSQE e uno per la promozione di attività di formazione e perfezionamento, piattaforme e pubbliche relazioni nel settore della protezione del clima. Per contro non sono più previsti posti per gli strumenti relativi all'obbligo di immissione di carburanti rinnovabili, l'ampliamento del Fondo per le tecnologie e l'obbligo di miscelazione per carburanti per l'aviazione. L'esecuzione implica inoltre oneri pari complessivamente a 1,73 milioni di franchi per il 2025 e a 3,56 milioni per gli anni successivi. La differenza è riconducibile al fatto che nel 2026 inizierà la propria attività la segreteria che promuoverà le misure di riduzione delle emissioni dell'aviazione. L'importo previsto a tale scopo, pari a 2 milioni di franchi l'anno, rappresenta il 3 per cento del volume promozionale di questo strumento.

I fondi materiali e le spese per il personale concernenti l'esecuzione delle disposizioni dell'ordinanza sono sostanzialmente controfinanziati attraverso la tassa sul CO₂ conformemente all'articolo 38 della legge sul CO₂. L'indennizzo previsto per i costi d'esecuzione (art. 132 ordinanza sul CO₂) ammonta ora a un massimo di 23,4 milioni di franchi; l'importo esatto (circa 23,4 mio. fr. nel 2025) viene determinato per il preventivo e considerato nel credito dell'UDSC (E110.0119 Tassa sul CO₂ sui combustibili). Non viene controfinanziato tramite la tassa sul CO₂ il costo di esecuzione per la promozione di misure di riduzione delle emissioni dell'aviazione. Questo onere viene controfinanziato (in deroga al messaggio concernente la legge sul CO₂) ai sensi dell'articolo 38 capoverso 2 della legge federale del 22 marzo 1985¹¹¹ concernente l'utilizzazione dell'imposta sugli oli minerali a destinazione vincolata e di altri mezzi a destinazione vincolata per il traffico stradale e aereo (LUMin), ossia con i mezzi a destinazione vincolata di cui all'articolo 1 capoverso 2 LUMin.

Il 29 gennaio il Consiglio federale ha inoltre avviato la procedura di consultazione sulle misure di sgravio applicabili dal 2027¹¹². Tra le altre cose, è prevista la gestione prioritaria della promozione nel settore del clima. Ora i due aiuti finanziari decisi con la LOCl devono essere finanziati mediante la quota a destinazione vincolata della tassa sul CO₂ e non più attraverso il bilancio generale della Confederazione. Oltre al programma d'impulso per la sostituzione degli impianti di produzione di calore e per misure volte a migliorare l'efficienza energetica, nonché alla promozione di tecnologie innovative nelle imprese, si intendono portare avanti la promozione dell'utilizzazione della geotermia e il versamento nel Fondo per le tecnologie. Gli altri sussidi finora finanziati attraverso la tassa sul CO₂ (Programma Edifici, utilizzazione indiretta della geotermia, pianificazione energetica comunale e regionale, produzione di gas rinnovabili, impiego di calore solare come calore di processo) saranno aboliti. Nello specifico, in futuro il Programma Edifici non sarà più cofinanziato dalla Confederazione. Si intende altresì rinunciare alla promozione del trasporto ferroviario transfrontaliero di persone (incl. treni notturni; art. 37a cpv. 1 lett. a legge sul CO₂ e modifiche dell'OITRV nell'ambito della presente modifica dell'ordinanza sul CO₂) e delle tecnologie a propulsione alternativa (art. 41a legge sul CO₂ e art. 129b segg. ordinanza sul CO₂ secondo la presente modifica). Al termine della consultazione, presumibilmente nel settembre 2025 il Consiglio federale licenzierà il messaggio concernente le misure di sgravio applicabili dal 2027. Nella sessione invernale 2025, il Parlamento potrebbe quindi iniziare con le deliberazioni in merito. L'entrata in vigore delle modifiche legislative è prevista a inizio 2027.

4.2 Ripercussioni per i Cantoni e per i Comuni

L'esecuzione delle disposizioni di questo progetto compete per la maggior parte alla Confederazione. I Cantoni, insieme ai Comuni, sono responsabili dell'aggiornamento del Registro degli edifici e delle abitazioni (REA). Le disposizioni di ordinanza concernenti questo aspetto sfruttano ove possibile sinergie con i processi esistenti. I Cantoni sono altresì interessati dalle modifiche delle disposizioni concernenti il Programma Edifici e indirettamente da determinati provvedimenti nel settore dei trasporti pubblici. L'introduzione di un contributo minimo nel calcolo dei contributi federali per i programmi cantonali relativi agli edifici consente di ridurre le differenze tra i Cantoni e migliora la capacità di pianificare i contributi. Per questo motivo la stragrande maggioranza dei direttori dell'energia si è espressa a favore dell'introduzione di un tale contributo minimo. Nel settore dei trasporti pubblici, alla progressiva eliminazione della restituzione dell'imposta sugli oli minerali alle ITC si contrappone la nuova promozione

¹¹¹ RS 725.116.2

¹¹² Il Consiglio federale indice la consultazione sulle misure di sgravio applicabili dal 2027. Comunicato stampa del 29 gennaio 2025. Consultabile all'indirizzo: www.admin.ch > Documentazione > Comunicati stampa

per il passaggio alla propulsione elettrica. La Confederazione sostiene così il passaggio alle propulsioni a zero emissioni fossili nei trasporti pubblici, i cui costi possono almeno in parte ricadere sui Cantoni o sui Comuni quali committenti dei trasporti pubblici.

Cantoni e Comuni possono beneficiare della promozione di provvedimenti di adattamento e della promozione di piattaforme e attività di pubbliche relazioni nel settore della protezione del clima. I Cantoni e Comuni ricevono pertanto sostegno nell'elaborazione e nell'attuazione delle proprie strategie per la gestione del cambiamento climatico.

4.3 Ripercussioni sull'ambiente, sull'economia e sulla società

4.3.1 Ripercussioni sull'ambiente e sulla salute

I provvedimenti previsti contribuiscono a ridurre ulteriormente le emissioni di gas serra in Svizzera. I valori di riferimento per i vari settori rappresentano le riduzioni attese nei rispettivi ambiti. Nel complesso, entro il 2030 le emissioni di gas serra in Svizzera potranno calare del 37 per cento circa rispetto al 1990. Le restanti prestazioni di riduzione saranno realizzate all'estero, attraverso l'obbligo di compensazione per gli importatori di carburanti fossili. L'aliquota di compensazione è adeguata di conseguenza. Qualora la riduzione delle emissioni di gas serra non dovesse essere sufficiente, la Confederazione potrebbe in via sussidiaria acquisire gli attestati internazionali necessari (in virtù dell'art. 4 cpv. 5 legge sul CO₂).

Con la riduzione delle emissioni di gas serra si hanno ulteriori ripercussioni positive indirette sull'ambiente, in particolare nel settore della biodiversità e dell'inquinamento atmosferico. L'accresciuto impiego di carburanti per l'aviazione rinnovabili e a basso tenore di emissioni nel traffico aereo, il passaggio a propulsioni a zero emissioni nei trasporti pubblici e la crescente quota di veicoli elettrici nel traffico motorizzato privato riducono inoltre l'inquinamento da polveri fini. La promozione dei provvedimenti nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici ha ripercussioni positive anche sulla salute e su diversi comparti ambientali, tra cui la qualità dell'acqua e del suolo. Sostiene inoltre le misure nell'ambito della prevenzione dei pericoli.

Nella promozione relativa al Programma Edifici si dovrà in futuro tenere conto anche del bilancio di CO₂ dei materiali da costruzione utilizzati (cfr. modifiche dell'art. 34 legge sul CO₂, che non comportano disposizioni d'esecuzione a livello di ordinanza). Ciò contribuisce a un maggiore utilizzo di fattori di produzione sostenibili. Inoltre, poiché determinati materiali da costruzione sono in grado di stoccare il CO₂, questo provvedimento sostiene anche lo sviluppo della produzione di emissioni negative. Per tenere conto del bilancio di CO₂ dei materiali da costruzione, in futuro la misura M-12 «Risanamento completo con certificato Minergie» del modello d'incentivazione armonizzato dei Cantoni (ModIncArm 2015)¹¹³ con supplemento ecologico dovrà essere offerta da ogni Cantone. Attualmente si tratta dell'unico standard edilizio che tenga conto del bilancio di CO₂ in modo standardizzato e che si possa facilmente eseguire nella cornice di un programma di promozione. L'introduzione di eventuali altre misure deve essere discussa e sviluppata nel quadro di una revisione del ModIncArm 2015.

4.3.2 Ripercussioni sulle imprese, sui consumatori e sui lavoratori

Le imprese di diversi settori hanno accesso a nuovi mezzi di promozione. In particolare le imprese che partecipano al SSQE, i produttori di carburanti per l'aviazione rinnovabili, le ITC e quelle che offrono collegamenti notturni. Possono inoltre accedere alla promozione dei provvedimenti nel settore dell'adattamento ai cambiamenti climatici tutte le imprese che intendono attuare misure corrispondenti. Il ricorso a questi mezzi di promozione presuppone un onere corrispondente, per esempio per la presentazione delle domande. Tale onere sarà sostenuto solo se i mezzi di promozione saranno effettivamente richiesti.

Con l'obbligo di miscelazione, il progetto genera nuovi obblighi d'intervento per le imprese nel settore della navigazione aerea (v. art. 92a), il che comporta anche un onere di esecuzione. Le disposizioni relative all'obbligo di miscelazione devono essere riprese da quelle dell'UE, laddove già applicabili. In questo modo si evita che gli operatori di mercato interessati in Svizzera siano esposti ai costi causati dalle differenze di regolamentazione «Swiss Finish» e quindi anche a svantaggi concorrenziali rispetto

¹¹³ ModIncArm 2015. Versione riveduta del settembre 2016.

ad altri Paesi europei. Concretamente, i processi e gli strumenti d'esecuzione devono essere ripresi, ove possibile, direttamente da quelli dell'UE. La maggior parte degli operatori interessati del settore dell'aviazione è già assoggettata all'obbligo in questione nell'UE e per loro non sorge perciò alcun onere aggiuntivo. L'onere aggiuntivo per i fornitori di carburante viene ridotto il più possibile puntando sul sistema di GO per l'esecuzione all'interno della Svizzera. Il campo d'applicazione dell'obbligo di miscelazione armonizzato con l'UE riduce a circa una dozzina il numero di fornitori di carburante interessati in Svizzera. Si tratta nella maggior parte dei casi di società madri europee che sono già toccate dall'obbligo di miscelazione nell'UE, pertanto non si può quantificare con precisione l'onere aggiuntivo per l'attuazione in Svizzera. Ove possibile, l'esecuzione avviene tramite strumenti informatici, in particolare quelli già utilizzati in altri ambiti come il sistema di GO.

Per il periodo successivo al 2024, gli operatori di aeromobili dovranno presentare un rapporto secondo l'articolo 20 capoverso 2 della legge sul CO₂ non solo sulle loro emissioni di CO₂, ma anche sull'effetto climatico delle ulteriori emissioni con impatto climatico. A tal fine, devono elaborare un piano di monitoraggio una tantum e in seguito fornire ogni anno informazioni sull'effetto climatico. Hanno la possibilità di utilizzare uno strumento informatico dell'UE che in larga misura permette di automatizzare i calcoli. A seconda della quantità di dati primari propri che un operatore desidera includere, i costi stimati variano da un livello molto basso (se si utilizzano i dati secondari forniti dallo strumento informatico) ad alcune migliaia di franchi all'anno. Tale onere riguarda circa 200 operatori di aeromobili svizzeri ed esteri. Poiché lo strumento informatico rappresenta già una misura di sgravio notevole per l'indicazione dell'effetto climatico delle ulteriori emissioni con impatto climatico, non sono stati esaminati provvedimenti di altro tipo.

Sorgono nuovi obblighi d'intervento a causa della necessità di indicare le emissioni con impatto climatico nelle offerte di volo. Oltre agli operatori di aeromobili, si stima che questo impegno riguardi anche circa 1100 agenzie di viaggio e gli organizzatori di viaggi online, i quali devono assicurarsi che i dati richiesti siano visibili sulle proprie offerte. Per la determinazione delle emissioni possono anche accedere all'attuale calcolatore di emissioni. Per questo motivo l'onere supplementare dovrebbe essere contenuto.

L'introduzione di prescrizioni sulle emissioni per i nuovi veicoli pesanti crea nuovi obblighi d'intervento che riguardano un numero a una cifra di importatori generali e un numero a due cifre di importatori paralleli e diretti più piccoli. Gli importatori devono orientare la pianificazione del loro parco veicoli al rispetto dell'obiettivo individuale, pena l'imposizione di una sanzione. Gli oneri amministrativi per l'ottimizzazione del parco veicoli per i grandi importatori sono quantificabili in poche migliaia di franchi all'anno. I costi opportunità legati al rispetto dell'obiettivo, come le perdite di margine o di cifra d'affari dovute al direccionamento delle vendite, non si possono quantificare con precisione. Non sono state esaminate alternative all'introduzione di una regolamentazione degli obiettivi ispirata alla regolamentazione UE. Come forma di sgravio, gli importatori possono unirsi in raggruppamenti di emissioni e trasferire singoli veicoli in parchi veicoli di altri importatori in aggiunta e in deroga alla normativa UE. Inoltre, possono farsi computare la riduzione di CO₂ legata all'uso di carburanti sintetici.

In riferimento agli strumenti esistenti si attendono inasprimenti in primo luogo nel SSQE, nelle prescrizioni in materia di emissioni applicabili ad automobili, autofurgoni e trattori a sella leggeri nuovi, nonché nell'esenzione dalla tassa con impegno di riduzione delle emissioni. Come finora, in caso di mancata osservanza delle prescrizioni scatta per questi strumenti una sanzione. Le modifiche previste comportano solo variazioni minime nell'onere di esecuzione per le imprese interessate. La scadenza dell'assegnazione dei diritti di emissione a titolo gratuito agli operatori di aeromobili e la riduzione del Cap per i gestori di impianti generano spese supplementari in parte significative per le imprese. L'adattamento avviene di pari passo con l'UE e sulla base dell'accordo sul collegamento del SSQE della Svizzera con quello dell'UE¹¹⁴. I proventi derivanti dalle aste saranno utilizzati anche per la promozione dei carburanti per l'aviazione rinnovabili e per la decarbonizzazione degli impianti nel SSQE.

Per le piccole e medie imprese (PMI) il progetto, fatte salve poche eccezioni, non comporta nuovi obblighi d'intervento né nuovi oneri amministrativi. La novità è che tutte le imprese, stipulando un impegno di riduzione delle emissioni, possono farsi esonerare dalla tassa sul CO₂. Le PMI che intendono avvalersi

¹¹⁴ RS 0.814.011.268

di questa opportunità devono seguire l'iter corrispondente, che comporta un certo onere amministrativo. Le PMI possono essere interessate anche dall'obbligo di indicare le emissioni sulle offerte di volo.

Grazie all'indicazione delle emissioni sulle offerte di volo i consumatori riceveranno ulteriori informazioni sugli effetti climatici dei voli aerei e potranno tenerne conto nelle proprie decisioni. Con la promozione delle offerte di treni notturni i consumatori potranno usufruire di ulteriori alternative nei metodi di trasporto. Sono ipotizzabili aumenti di prezzo nel trasporto aereo (a causa dell'obbligo di miscelazione e dell'ulteriore sviluppo dello scambio di quote di emissioni) e in lieve misura anche nei trasporti pubblici (a causa della mancanza della restituzione dell'imposta sugli oli minerali). In entrambi i settori però i costi aggiuntivi verranno ridotti attraverso misure di promozione corrispondenti.

Gli interventi di risanamento energetico negli edifici abitativi, per esempio nel quadro del Programma Edifici, comportano in genere aumenti dei canoni di locazione per i locatari. Questi vengono in parte ridotti per il fatto che i proprietari detraggono i contributi di promozione accordati per miglorie di valorizzazione dall'importo della prestazione suppletiva conformemente all'articolo 14 capoverso 3^{bis} dell'ordinanza del 9 maggio 1990¹¹⁵ concernente la locazione e l'affitto di locali d'abitazione o commerciali (OLAL). Oltre a ciò, questi incrementi dei costi abitativi sono in parte compensati da risparmi sui costi energetici.

I lavoratori beneficeranno degli ulteriori mezzi di promozione nel programma climatico, grazie ai quali saranno tra l'altro promosse misure di formazione e perfezionamento nei settori di rilevanza climatica.

4.3.3 Ripercussioni sull'economia in generale

Nella loro totalità i provvedimenti contribuiscono a ridurre i costi esterni dovuti all'emissione di gas serra¹¹⁶ (e altri effetti sull'ambiente e sulla salute). Le misure di protezione del clima sono opportune sul piano economico in quanto evitano costi ingenti provocati da danni climatici, catastrofi naturali e provvedimenti di adattamento e quindi, insieme all'innovazione promossa, favoriscono la competitività dell'economia svizzera sul medio e lungo periodo. Allo stesso tempo si deve constatare che, nella scelta degli strumenti e nella complessità relativamente elevata, dal punto di vista economico il presente pacchetto di provvedimenti contiene alcune inefficienze (aggiuntive rispetto alla soluzione più efficiente) che si possono ripercuotere negativamente sulla crescita del PIL. In particolare è lecito presumere che le misure di promozione comporteranno effetti di trascinamento con conseguenti spese supplementari.

Le misure di promozione secondo la legge sul CO₂ sostengono altresì lo sviluppo e la diffusione di soluzioni innovative e di «buone pratiche». Questo aspetto è particolarmente rilevante nel settore SSQE, ma anche per la produzione di carburanti per l'aviazione rinnovabili e nell'ambito dell'adattamento ai cambiamenti climatici. La considerazione del bilancio di CO₂ dei materiali da costruzione nell'aggiudicazione dei contributi nell'ambito del Programma Edifici dovrebbe comportare ripercussioni positive sull'utilizzo di tali materiali e, quindi, sullo sviluppo e l'applicazione di soluzioni innovative. Con la realizzazione delle misure di compensazione all'estero la Svizzera contribuisce inoltre a dare attuazione a provvedimenti e tecnologie innovativi di riduzione delle emissioni anche al di fuori dei confini nazionali.

¹¹⁵ RS 221.213.11

¹¹⁶ Cfr. I costi e i benefici esterni dei trasporti. Consultabile all'indirizzo: www.are.admin.ch > Mobilità > Basi e dati > I costi e i benefici esterni dei trasporti

5 Protezione dei dati

Per quanto riguarda la protezione dei dati, va notato che l'entità dell'eventuale trattamento dei dati personali dipende dallo scopo del trattamento e che solo i dati necessari a tale scopo possono essere trattati e solo nella misura necessaria a tale scopo.

6 Compatibilità con gli impegni internazionali della Svizzera

Nel quadro dell'Accordo di Parigi la Svizzera si è impegnata a ridurre le sue emissioni, entro il 2030, almeno del 50 per cento rispetto al 1990. La revisione della legge sul CO₂ per il periodo successivo al 2024 rende possibile il conseguimento di questo obiettivo. Le presenti disposizioni d'esecuzione sono quindi compatibili con gli impegni svizzeri assunti ai sensi dell'Accordo di Parigi.

Le modifiche dell'ordinanza sono altresì compatibili con l'Accordo tra la Svizzera e l'UE sul collegamento dei rispettivi SSQE¹¹⁷ e con l'Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto aereo¹¹⁸.

¹¹⁷ RS 0.814.011.268

¹¹⁸ RS 0.748.127.192.68